Der industriehafen zu Mannheim

Mannheim (Germany). Statistisches ...

Library
of the
University of Wisconsin

Digitized by Google

Digitized by Google

Der Industriehafen zu Mannheim

○○○○○○

Festschrift

zur

Einweihung des Hafens am 3. Juni 1907

○○○○○○

Im Auftrage des Stadtrats verfaßt

von

Dr. Sigmund Schott

Vorstand des statistischen Amtes der Stadt.

Mannheim

Mannheimer Vereinsdruckerei

1907

Digitized by Google

128321
APR 15 1909
HJK47
t.S ch6

Inhalt.

	Seite
Der Entschluß	7
Die Vorbereitungen	29
Die Entwürfe und das fertige Werk	37
Das Ergebnis	61

Anhang.

Mit 7 Plänen im Text und einem beigehefteten Übersichtsplan des Hafens.

Digitized by Google

Der Entſchluß.

Digitized by Google

Wirklich und wahrhaftig: es sah nicht zum besten aus in der Welt, als Oberbürgermeister Moll am fünften des Windmonds im Jahre 1891 das Rathaus verließ, darin er mehr denn zwanzig Jahre treu und umsichtig seines Amtes gewaltet hatte. Wenig erfreulich war die ökonomische Lage, grau und ungut, wie der Himmel an diesem trüben Novembertag. Morgen vielleicht, in acht Tagen spätestens würde der wieder ohne unser Zutun in tiefem Blau strahlen, in wirtschaftlichen Dingen aber gibt's kein mattes Zuwarten, da galt es selbst dem Rad in die Speichen zu greifen. Schlechte Zeiten.

Schier unversehens hatte das Blatt sich gewendet. Noch 1890 war eher ein gutes, denn ein schlechtes Jahr gewesen. Hätte man aber genauer zugesehen, so würde man in seinen beiden Semestern zwei recht ungleiche Brüder erkannt haben, denn das zweite Halbjahr wies schon einige wenig angenehme Züge auf. Dem Jahr 1891 aber widmete der Handelskammerbericht folgende Grabschrift:

> „Der Gesamteindruck, welchen die Darstellung des Geschäftsjahres 1891 bei dem Leser zurück läßt, kann nur teilweise als befriedigend bezeichnet werden. Aus unseren früheren volkswirtschaftlichen Jahresbilanzen war zu ersehen, wie sich von 1885 ab von Berichtsperiode zu Berichtsperiode langsam eine Besserung der industriellen und kommerziellen Verhältnisse entwickelt hat, welche in 1889 ihren Höhepunkt erreicht hatte. Seitdem hat sich in umgekehrter Richtung wieder ein gewisser Rückgang geltend gemacht, der offensichtlich in 1891 erheblicher war als in dem unmittelbar vorausgegangenen Jahre."

Schon dieses ist kein feiner Nachruhm, aber nun gar der Epilog zu 1892:

> „Konnten wir vor Jahresfrist den Gesamteindruck der wirtschaftlichen Verhältnisse des Jahres 1891 als einen wenigstens teilweise befriedigenden darstellen, so muß leider das Jahr 1892 für die meisten gewerblichen und kommerziellen Betriebe als ziemlich, ver-

Digitized by Google

einzelt sogar ganz unbefriedigend bezeichnet werden. Von den schweren Folgen, welche eine verheerende Epidemie über die erste Handelsstadt Deutschlands, Hamburg, heraufbeschworen hat, ist auch unser Bezirk mitbetroffen worden. Die Berichtsperiode nimmt daher auf der seit der zweiten Hälfte 1890 wieder absteigenden Linie geschäftlicher Entwicklung eine recht niedere Stufe ein."

Und 1903 klingt sie womöglich noch trübseliger, die Sterbelitanei, die unsere Handelskammer am 31. Dezember, dem Todestag eines Wirtschaftsjahres abzusingen pflegt.

Die Gradmesser des Wirtschaftslebens.

Heutzutage besitzen wir eine stattliche Zahl von selbstschreibenden Thermometern der wirtschaftlichen Temperatur mit allen möglichen Skalen. Wir lesen jene aus der Ehefrequenz so gut ab, wie aus dem Lebensmittelkonsum, aus der Kriminalität wie aus dem Trambahnverkehr, aus den Zwangsversteigerungen wie aus dem Besuch des Leihhauses und der Maskenbälle im Rosengarten, (um uns auch einmal einer teleologischen Betrachtungsweise zu befleißigen). Vor anderthalb Jahrzehnten hatte sich die Statistik noch nicht in dem Maße zum Allerweltsspitzel aufgeworfen, wie heute, aber einige Symptome des wirtschaftlichen Lebens hatte man doch schon beobachten gelernt.

Als Notar Leis, der Grund- und Pfandbuchführer, 1891 sein Grundbuch abschloß, da konnte er beim besten Willen und trotz mehrfachen Zusammenzählens nur einen Gesamtumsatz von 19,87 Millionen Mk. herausbringen. Und im Jahr vorher hatte doch der Wert 20,75 Millionen Mk. betragen, genau doppelt so viel wie noch 1884! Allein, wie gesagt es blieb dabei: die Umsätze hatten nicht zugenommen, und es blieb nicht bloß 1891 dabei, sondern ebenso 1892, 93, 94 ja sogar 95. Erst 1896 wurde es wieder anders.

Und wie sah's erst in den Journalen der Ortsbaukontrolleure aus! So:

Fertiggestellte

	Wohngebäude	Wohnungen	Wohnräume
1889	310	1437	5748
1890	182	779	3494
1891	111	636	2793
1892	73	424	1937
1893	72	440	1858
1894	60	351	1072

Von den fertiggestellten Gebäuden war hier die Rede. Es gab aber auch andere, denen der Lebensodem mitten im Heranwachsen ausging; öde

Digitized by Google

und unheimlich standen sie drüben über dem Neckar – eine widerliche Fratze der wetterwendischen Fortuna.

Noch ein paar Zahlen.

Auf die Gefahr hin, den Leser zu ermüden, setzen wir unsere statistische Wanderung noch ein Stück weit fort. Der Umsatz der Reichsbankhauptstelle hatte noch 1894 mit 2591 Millionen den Stand von 1891 mit 2602 Millionen nicht ganz zu erreichen vermocht. Der Wechselverkehr der Badischen Bank war gleichzeitig von 100,2 auf 94,7 Millionen Mark zurückgegangen, 1893 hatte er sogar nur 92,3 Millionen betragen. Kein Wunder! Da doch der Haupthandelszweig des Platzes, das Getreidegeschäft, über einen seit Jahrzehnten nicht erlebten Preissturz zu klagen hatte, während andererseits der größte gewerbliche Unternehmer am Platze, Heinrich Lanz, seine Arbeiterzahl im Verlauf zweier Jahre von 1531 auf 1016 beschränken mußte. Kaum ein Geschäftszweig war zu finden, der nicht die Not der Zeit zu spüren bekommen hätte. So wuchs denn auch der Wohlstand der Stadt nur äußerst langsam und gleichsam widerwillig weiter. Der Einkommensteueranschlag, der von (1886) 241,1 auf 343,2 Millionen im Jahr 1891 emporgeschnellt war, wurde ermittelt

im Jahre	zu Millionen Mk.	oder 1886 = 100 gesetzt zu
1892	353,8	146,8
1893	364,0	151,0
1894	367,8	152,6
1895	372,4	154,5

Aber nicht allein im Steuerkataster, selbst in den standesamtlichen Registern waren die Nachwehen der bösen Jahre deutlich zu spüren. Die Eheschließungsziffer sank zwischen 1891 und 1893 von 12,6 auf 11,4 $^0/_{00}$ ihr nach die Geburtenziffer zwischen 1892 und 1894 von 41,6 auf 37,6 $^0/_{00}$.

Als dann die Volkszählung vom 2. Dezember 1895 das Fazit zog, fand sie die Bevölkerung um 15 $^0/_0$ gewachsen statt um 30 $^0/_0$, wie in der vorhergegangenen Zählperiode. Längst sind die Klagen verklungen, von denen Mannheim damals wiederhallte. Daß sie berechtigt waren, werden unsere Zahlen gezeigt haben, obwohl sie nur wie ein schlechter Phonograph zu uns sprechen können. Schon 1894 begann das Gewölk sich zu verziehen, nachdem ein letzter heftiger Donnerschlag, der Zusammenbruch eines bekannten Bankhauses, noch einmal die Gemüter in Schrecken und Angst versetzt hatte.

Hatten die Schwarzseher recht?

Lag denn aber in der wirtschaftlichen Ungunst der Jahre nach 1890 der einzige Grund zu Mißstimmung und Unbehagen? Post nubila Phoebus. Das mußte man doch auch in Mannheim wissen! Anderen Städten ging es

Digitized by Google

ja auch nicht besser; aus mancher von ihnen kam noch viel schlimmere Kunde. Von Zusammenrottungen Arbeitsloser las man da; in Berlin sollte zum Kaiser, der über die Linden ritt, der Ruf nach Arbeit aus den Schaaren der Feiernden gedrungen sein. Warum sah man also gerade in Mannheim die gewiß nicht rosige Lage in gar so trüben Lichte an?

Weil die Stadt an einem Wendepunkt ihrer wirtschaftlichen Entwicklung angelangt war, muß die Antwort auf diese Frage lauten, und weil einsichtige Männer die kritische Lage wohl erkannt hatten. Um ihnen nachfühlen zu können, müssen wir freilich ein wenig weiter ausgreifen.*) Wie war es doch gekommen, daß unsere Stadt so rasch zu Wohlstand gelangt war, und warum mußte man befürchten, daß solch erfreuliche Bewegung nicht in gleicher Geschwindigkeit sich fortsetzen werde? Darüber weiß uns das unten angeführte Werk außer anderem etwa das Folgende zu sagen:

Die Bedeutung der Rheinlage einst

Mannheim hat das Glück, am mächtigsten deutschen, am volkswirtschaftlich bedeutendsten europäischen Strom zu liegen: am Rhein. Ein Lebensspender und Verkehrsbringer ist der Rhein wohl immer gewesen, ein Verkehr großen Stiles hat sich auf ihm aber erst etwa seit der Reichsgründung entwickelt. In früheren Jahrhunderten fehlten die ökonomischen Vorbedingungen und es mochte wohl ein gut Teil Todesverachtung und Gewinnsucht für den Kaufmann dazugehören, sein Hab und Gut an all den legalen und illegalen Raubrittern vorbeizusteuern. Vermodert die Ritter, die Zöllner verschwunden; die Schiffahrt begann zu erstarken, da erstand ihr ein neuer eisengepanzerter Feind in der Lokomotive und zermalmte die jungen Hoffnungen. Erst als

und jetzt.

der Rhein 1868 eine freie Verkehrsstraße, als kurz darauf Deutschland ein nationaler Staat geworden war, als der wirtschaftliche Aufschwung im neuen Reich einsetzte, und der Rhein mit gewaltigem Aufwand für große kostensparende Schiffe fahrbar und gefahrlos gemacht wurde, da lebte die Schiffahrt wieder auf, da erstritt sie sich den Platz im Güterverkehr, den sie heute einnimmt.

Die Lage am Rhein ist eine Gunst, die Mannheim mit vielen anderen Städten und Städtlein zuteil ward. An mancher und mancher von ihnen zieht aber der Schiffsverkehr vorbei, ohne viel mehr für sie zu bedeuten, als für den einsamen Bauernhof an der Bahnlinie der tagaus, tagein vorüberbrausende Schnellzug. Wenn also in Mannheim der Schiffsverkehr größer wurde als irgendwo am Oberrhein und vielgestaltiger als in jedem andern rheinischen Hafen, so kann nicht seine Rheinlage allein, es muß vielmehr gerade seine Lage am Rhein diese Erscheinung erklären.

*) Vgl. hierzu „Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" III. Band S. 257 ff.

Digitized by Google

In der Tat hat Mannheim einen bedeutsamen Punkt im Flußgeäder inne: die Mündung des ersten schiffbaren Nebenflusses, der ersten großen Seitenstraße des Güterverkehrs in den Hauptstrom. Aber auch damit ist die besondere Gunst der Mannheimer Verkehrslage noch nicht genügend aufgeklärt, denn Main und Mosel sind wasserreichere Nebenflüsse als der Neckar und doch wurde weder Mainz noch Koblenz ein auch nur annähernd so wichtiges Verkehrszentrum wie Mannheim. Ein dritter, der ausschlaggebende Faktor kam hinzu: Mannheim war im wesentlichen talabwärts Anfangs-, bergwärts Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein. Nur ein verschwindend kleiner Teil der Güter setzte seine Reise flußaufwärts über Mannheim hinaus fort, oder trat sie zu Tal gehend vorher schon an. Denn oberhalb, bis Germersheim etwa, ist der kurz erst den Bergen entwachsene Rhein ein ungeberdiger, unzuverlässiger Strom; die Schiffahrt ist dort ungleich schwieriger und wegen Niedrigwasser viel häufiger beschränkt oder gar unmöglich, als unterhalb Mannheims.

Der Endpunkt der Großschiffahrt.

So wurde Mannheim dank der ungefügen Natur des jugendlichen Rheinstroms in erster Linie, dank seiner Lage am Zusammenfluß von Rhein und Neckar weiterhin und nicht zum wenigsten auch dank den umfassenden Verbesserungen des Fahrwassers auf der mittleren und unteren Stromstrecke zum Hauptumschlags-, zum Stapelplatz am Oberrhein. Denn in richtiger Erkenntnis der verkehrsgeographischen Bedeutung und Entwicklungsfähigkeit des Platzes tat die badische Regierung ihr Bestes in der rechtzeitigen und umfassenden Anlage von Hafenbauten und in der Verknüpfung des Hafens mit dem Bahnnetz.

Die objektiven Vorbedingungen für ein wichtiges Handelszentrum waren demnach erfüllt, die subjektiven in der Tatkraft und Umsicht des Mannheimer Kaufmannsstandes ebenfalls gegeben; gleichwohl hat die erstaunliche Entwicklung des Verkehrs am Platze wohl niemand vorausgeahnt.

Man hat Mannheim im Hinblick auf den Güterverkehr das Eingangstor Südwestdeutschlands genannt, ähnlich wie im Personenverkehr Frankfurt als dessen Einlaßpforte bezeichnet werden darf. Die Straße zu diesem Tor – der Rhein – mochte aber noch so breit, das Tor selbst – die Hafenanlagen – noch so weit und hoch gebaut sein, für den Güterverkehr, der sich hindurchbewegt, war doch erst Zahl und Konsumkraft der Leute hinter dem Tor ausschlaggebend. Diese Leute hinter dem Tor, vorab Süddeutschland und die Schweiz begann Mannheim mit Nahrung, Wärme und Licht immer ausgiebiger zu versorgen. Mit Nahrung, denn es entwickelte sich zum deutschen Hauptstapelplatz für ausländisches Getreide, das hier entweder direkt umge-

Die Leute hinter dem Tor.

Digitized by Google

schlagen wird oder auf Lager geht, oder endlich vermahlen wird, um als Mehl seine Reise fortzusetzen. Wärme bzw. Heizmaterial sandte Mannheim in Gestalt der Kohle und der daraus bereiteten Briketts aus. Die Lichtquelle Süddeutschlands endlich wurde Mannheim als riesiges Petroleumreservoir, dessen Inhalt ganz Württemberg (nach dem Kopfverbrauch im Reichsdurchschnitt berechnet) über ein Jahr versorgen konnte.

Die genannten und zahlreiche andere Güter des Massenkonsums also waren es, die von hier aus zur Verteilung über das oben umschriebene Hinterland Mannheims gelangten. Bei der Größe dieses Gebiets und der Unentbehrlichkeit der genannten hauptsächlichsten Versandgüter für Privat- und Volkswirtschaft ist es nun nicht mehr erstaunlich, daß der Verkehr Mannheims den erwähnten rapiden Aufschwung nehmen konnte. Wuchs schon die Bevölkerung seines Versorgungsgebietes von 1870–1890 um ein Beträchtliches, so noch unverhältnismäßig viel stärker ihr Kopfbetreff an Produktions- und Konsumtionsgütern. Des Beispiels halber braucht ja nur an die Entwicklung der Industrie und an die Verdichtung des Bahnverkehrs mit ihrem gewaltigen Kohlenverbrauch erinnert zu werden. Noch ein Weiteres kam hinzu. Die Binnenschiffahrt, die für Mannheims Emporblühen ausschlaggebend gewesen ist, hat nicht allein mit der gewaltigen Verkehrssteigerung Schritt gehalten, ihr Anteil am Gesamtverkehr hat sich vielmehr im Lauf der letzten Jahrzehnte bedeutend gehoben.

Die feindlichen Brüder

Den Land- und Wasserstraßen zur Seite trat, beide an Wichtigkeit bald weit überragend, im zweiten Drittel des neunzehnten Jahrhunderts der Schienenweg. Wenn mit dem Wiedererstarken der von den Bahnen zunächst völlig bei Seite geschobenen Binnenschiffahrt zwischen beiden Verkehrsmitteln ein gespanntes Verhältnis entstand, so lag in Mannheim kein Anlaß zu solchem Zwiespalt vor. Im Gegenteil, der Rhein warf der badischen Bahn in Mannheim die Gütermengen ja förmlich in den Schoß. Die Bahn übernahm hier, im nordwestlichen Winkel des Landes, die Transporte und beförderte sie nach Osten und Süden auf teilweise beträchtliche Längen, den großen Verkehr mit der Schweiz beispielsweise über die ganze nordsüdliche Ausdehnung des Landes. Da also die Eisenbahn ab Mannheim im Grunde nichts anderes als eine Verlängerung der Rheinstraße war, so mußten die sonst wohl feindlichen Brüder, Wasser- und Schienenweg, sich hier in schönster Harmonie zusammenfinden. Demnach hat auch die Bahnverwaltung – gelegentliche Meinungsverschiedenheiten über Dringlichkeit und Größe eines Verkehrsbedürfnisses abgerechnet – der Schiffahrt stets möglichst in die Hände gearbeitet und

friedlich vereint.

Digitized by Google

redlich das ihre getan, die von der Natur gegebene Gunst der verkehrsgeographischen Position Mannheims auszunützen und zu verstärken*).

Symphonia statistica.

Hier halten wir einen Augenblick inne, denn offenbar sind wir an dem Punkte angelangt, wo nach geheiligter Tradition die seitherige Entwicklung der mit einer neuen Hafenanlage zu beglückenden Stadt von der Statistik erläutert wird. Es ist das eine symphonische Dichtung; Programmusik nach allen Regeln der Kunst. Zugrunde liegt stets das Thema vom staunenswerten Aufschwung der Stadt. Ein eindrucksvolles Grundmotiv erklingt: das Wachstum der Einwohnerzahl. Zuerst forte (ohne Einverleibungen), dann fortissimo (mit Einverleibungen). Sogleich wird das Motiv von anderen Instrumenten aufgenommen und als Statistik der Bautätigkeit und Nachweis der Wohnungsproduktion in leeren Quintenfolgen wiederholt, die aber nur dem Kundigen als solche unangenehm auffallen. Die Modulation wird bei aller verhältnismäßigen Einfachheit der Technik jetzt weit reicher: in den Bässen läßt sich das Thema vom Wachstum der Steuerkapitalien als behagliche Streichmusik vernehmen, helle Triangelklänge gemahnen an das Klingen der Spargroschen, trostreiche Flötentöne wissen von der wirksamen Armen- und Krankenfürsorge zu sagen. Noch aber sind wir nicht auf dem Gipfel der statistischen Polyphonie angelangt: mit schmetternden Trompetenstößen tritt die Statistik des Fremdenverkehrs auf, indes der Zu- und Wegzug unausgesetzt in den Violinen vibriert. Neue Motive tauchen auf: das Motiv der gesteigerten Warenzufuhr, das von anderen Instrumenten aufgenommen allmählich verklingt und damit den Umschlagsverkehr und die Wegfuhr sinnig andeutet. Und plötzlich erhebt sich aus all dem Klanggewirr siegreich die Verheißung – das Schwert ist aus dem Stamm gezogen, der neue Hafen steht da.

Es hat unleugbar etwas Faszinierendes, wenn so aus dem Zahlenwerk der seitherigen Verkehrsentwicklung mit logischer Notwendigkeit die neue Schöpfung herausspringt, wie aus den bejahenden Prämissen der zwingende Schluß im Syllogismus. Allein wir müssen uns doch sagen, daß ein wichtiges Zwischenglied auf solche Art übergangen wird, denn entscheidend ist offenbar für die Ausführung des neuen Werks, welche Umformung das Zahlen- und sonstige hierher gehörige Beweismaterial in den Köpfen der verantwortlichen Personen erfährt und welche Folgerungen diese aus seiner geistigen Verarbeitung ziehen. Wir sehen uns daher genötigt, einige wenige Notenbeispiele aus der oben besprochenen Programmusik in den Anhang zu verweisen, den Leser auf etliche gefällige Arrangements dieser Musik im

Das fehlende Zwischenglied.

*) Vgl. hierzu: Geschichte und Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen, bearbeitet bei der Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe 1903.

Digitized by Google

Literaturverzeichnis aufmerksam zu machen, ihn aber für jetzt einen anderen Weg zu führen.

Hätte man annehmen dürfen, die seitherige Entwicklung werde sich in gleicher Richtung fortsetzen, nur gelegentlich durch die im Wirtschaftsleben unausbleiblichen Rückschläge verlangsamt, so würde man schwerlich auf den Gedanken gekommen sein, an ein so gewaltiges Unternehmen wie den Bau des Industriehafens sich zu wagen. Allein eine solche Annahme wäre mehr als optimistisch, sie wäre leichtsinnig gewesen. Gerade um die Wende der neunziger Jahre begannen vielmehr die Umrisse einer neuen Konstellation sich deutlich abzuzeichnen, die der gewandteste Astrologe nicht günstig für Mannheim hätte deuten können.

Eine neue Konstellation.

Die vielen Angreifer auf Mannheims Verkehrsposition,*) die nacheinander auf den Plan traten, lassen sich in zwei Hauptgruppen teilen. Die erste Gruppe bildeten die großen Konkurrenten, die mit der Verteilung des Hinterlandes nicht zufrieden waren und für sich einen größeren Anteil an der Versorgung des Konsums in Anspruch nahmen. Volkswirtschaftliche Berechtigung hatten diese Bestrebungen nicht, denn sie bezweckten lediglich eine andere Verteilung des Gewinns, keine Erleichterung für den Konsumenten. Der gefährlichste dieser Konkurrenten war der preußische Eisenbahnfiskus, oder – um das Ding beim richtigen Namen zu nennen – der preußische Finanzminister. Es war freilich noch gar nicht lange her, da hatte Oberbürgermeister Miquel beim festlichen Mahle auf Mannheim „die Perle der Häfen des deutschen Rheins" einen warmen Trinkspruch ausgebracht. Das war am 25. August 1888 gewesen, als die Teilnehmer des dritten internationalen Binnenschiffahrtskongresses zur Besichtigung unserer Hafenanlagen von Frankfurt herübergekommen waren. Aber freilich – jetzt war er preußischer Finanzminister geworden und man sagt ja wohl: tempora mutantur et nos mutamur in illis, könnte mit gleichem Recht aber auch munera mutantur sagen. Auch der Rhein, der in unzähligen vaterländischen Liedern verherrlichte oder sagen wir vorsichtiger besungene Strom, war entfernt nicht mehr so deutsch, wie noch wenige Jahre vorher. Im Gegenteil: er mündete ja in den Niederlanden, der Rheinverkehr bediente sich „deshalb" vorwiegend ausländischer Hilfs- und Transportmittel, er war ein Handlanger des Auslands u.s.f. Wie anders der Umschlag in Bremen und Hamburg, den deutschen Häfen, der – nur nebenbei bemerkt – die Güter zumeist auch über die längere preußische Bahnstrecke leitete als der Rheinumschlag! Der rührige Syndikus der Mannheimer Handelskammer, Dr. J.

Oberbürgermeister Miquel's Trinkspruch.

Der „undeutsche" Rhein.

*) Vgl. Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart III S. 262 ff.

Digitized by Google

Landgraf, hatte zwar in Wort und Schrift oft genug die Lächerlichkeit der Fabel von der „Hollandsknechtschaft" des deutschen Rheins dargetan, allein die nationale Attrappe ist ein so wertvolles Schutzmittel im wirtschaftlichen Kampf, daß man nicht daran dachte, der Wahrheit zuliebe sie abzulegen.

Der Streit um die Schweiz.

Aber nicht allein die deutschen Seehäfen neideten den Mannheimer Umschlag, auch von den Mittelmeerhäfen Frankreichs, Italiens und Österreichs sah er sich bedroht. Denn in der Schweiz stießen die Interessensphären von allen Seiten zusammen, da deren Zentrum von Mannheim und Genua annähernd gleich weit entfernt ist, während der Westen nach Marseille gravitiert und von Osten über den Arlberg und via Donau-Romanshorn Österreich eingreifen kann. Tätige Unterstützung fanden diese verschiedenen Hafeninteressenten durch die Tarifpolitik der von ihnen alimentierten Eisenbahnen, gelegentlich vielleicht auch durch andere Mittel, die nicht an die Oberfläche kamen.

Die Bayern rühren sich

Stand so im Norden und Süden schweres Gewölk, so sah es im Osten um nichts besser aus. Der große Erfolg der im Oktober 1886 beendeten Mainkanalisation bis Frankfurt schwellte den ausgesprochen gegen Mannheim gerichteten Bestrebungen der bayrischen Kanalpolitiker gewaltig die Segel. Der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern entfaltete unter hoher Protektion eine lebhafte Propaganda, die sichtlich Eindruck hervorrief und der Idee einer Großschiffahrtsstraße vom Main zur Donau Boden gewann. Zum mindesten war die Fortführung der Mainkanalisation bis Offenbach schon genehmigt, bis Hanau wahrscheinlich geworden. Aber auch der alte Konkurrent des Mains, der Neckar, regte sich: die Frage der Erbauung eines Schleusenkanals bis Heilbronn, wenn nicht gar bis Cannstatt oder Eßlingen erschien wieder auf der Tagesordnung. Die Jahre nach 1890 waren darum erfüllt von Kampfrufen, welche die Emanzipation vom Mannheimer Umschlag predigten. Der Befreiungskrieg von der Vorherrschaft Mannheims hatte begonnen.

und die Württemberger auch.

Der schlimmste Feind: Die Oberrhein-Regulierung.

Und doch, so bedenklich jede dieser Erscheinung für sich und so unheildrohend ihr zeitliches Zusammenfallen für Mannheim sein mochte, sie mußten allesamt zurücktreten hinter der neuen, schweren Sorge, die mit dem Plan der Regulierung des Oberrheins für Mannheim heraufgezogen war.

Ganz ohne Vorboten war zwar auch dieses Unheil nicht über unsere Stadt gekommen. Abgeschnitten von seinem natürlichen Hinterland im Westen, eingedenk seiner wirtschaftlichen Blüte in vergangenen Tagen und eifrig auf eine Wiederbelebung seiner kommerziellen Bedeutung bedacht, verfolgte Straßburg seit seiner Zugehörigkeit zum deutschen Reiche mit Zähigkeit den

Digitized by Google

Die ersten Vorboten.

Plan, Anschluß an den Rhein zu gewinnen. Für den Verlust seiner Handelsbeziehungen zu Frankreich wollte es solcherart sich an dem Mannheimer Güterverkehr schadlos halten. Der Endpunkt der Großschiffahrtsstraße auf dem Rhein sollte von Mannheim nach Straßburg hinaufgerückt werden. Solange das Elsaß, durch das französische Vorbild beeinflußt, mittelst eines überaus kostspieligen linksrheinischen Kanals Anschluß an den Rhein zu gewinnen strebte, glaubte man in Mannheim die Größe und Nähe der Gefahr nicht allzu pessimistisch veranschlagen zu müssen. Man vernahm es daher mit einiger Beruhigung, als der jüngst verstorbene reichsländische

Eine tröstliche Kunde.

Ministerialrat und Wasserbaudirektor Willgerodt in seiner Untersuchung über „die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins zwischen Straßburg und Lauterburg“ noch 1888 zu der Überzeugung gelangte, daß

> „von weiteren Versuchen, den Rheinstrom auf der Strecke Speyer-Straßburg für den großen Handelsverkehr schiffbar zu machen, auf Grund der bisherigen Erfahrungen und Beobachtungen ein für allemal Abstand genommen werden muß“.

Man hatte sich in Mannheim nach diesem Ausspruch einer ersten Autorität in Wasserbaufragen der angenehmen Hoffnung hingegeben, der Regulierung

Das jähe Erwachen.

des Oberrheins werde damit das Urteil gesprochen sein. Um so unsanfter wurde man schon 1 ½ Jahre später in diesem Gefühl der Sicherheit gestört. Zunächst erregte es freilich kaum großes Aufsehen, als der Vorstand der Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, Max Honsell, am 15. März 1890 eine Studie über die Schiffbarmachung des Oberrheins im Zentralblatt der Bauverwaltung zu veröffentlichen begann, die sich durch fünf Nummern dieser Zeitschrift fortspann. Kurze Zeit darauf erschien aber diese Serie von Aufsätzen als selbständige Schrift, die sogleich das ihr gebührende Aufsehen erregte. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man diese Schrift als das wichtigste Dokument aus der neueren Geschichte der Stadt Mannheim bezeichnet, denn sie hat den größten und nachhaltigsten Einfluß auf die städtische Politik ausgeübt. Ihr Titel lautete:

Digitized by Google

DIE WASSERSTRASSE

ZWISCHEN

MANNHEIM-LUDWIGSHAFEN

UND

KEHL-STRASSBURG—

CANAL ODER FREIER RHEIN?

VON

MAX HONSELL.

Digitized by Google

Der Oberrhein eine Großschiffahrtsstraße.

„Dem Schiffahrttreibenden" — so führte der Verfasser aus — „ist es schwer begreiflich, daß es nicht möglich sein soll, eine Stromstrecke, die er schon jetzt bei günstigen Wasserständen mit den großen Radschleppern und schwerbeladenen Anhangschiffen befährt, so viel weiter zu verbessern, daß die Schiffahrt hier ebensogut betrieben werden kann, wie in der Gebirgstrecke St. Goar-Caub, die noch vor 60 Jahren auch nur bei günstigen Wasserständen mit beladenen Schiffen befahren werden konnte. Und wo man davon wußte, daß für die Verbesserung der Stromzustände entlang der bayrisch-badischen und badisch-elsässischen Grenze seit vielen Jahrzehnten große Summen verwendet worden sind, hat es Erstaunen erregt, daß diese noch ganz in der Tiefebene gelegene Stromstrecke in ihrem unteren Teil, in einer Höhenlage von 88 bis 137 m über dem Meer, für die Schiffahrt soll verloren gegeben werden."

Nach diesem Vorspiel konnte man schon einen Schluß auf die Tendenz der Schrift ziehen. In der Tat wurde auch im Verlauf der Ausführungen dargetan, daß „die Stromverhältnisse des Oberrheins zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Straßburg keineswegs so beschaffen sind, daß von vornherein darauf verzichtet werden muß, diese Stromstrecke der Großschiffahrt zugänglich zu machen." Nachdem dann die Alternative Kanal oder freier Rhein vom Verfasser zu gunsten des letzteren entschieden worden war, wurde die Forderung aufgestellt, daß die Notwendigkeit oder Vorteilhaftigkeit einer Regulierung des Oberrheins volkswirtschaftlich begründet und ein technisches Projekt für diese Regulierung ausgearbeitet werde. Volle siebzehn Jahre sind verstrichen, seitdem Herr Honsell diese Fanfare ins Land gesandt hat, wenige Wochen erst seit der Inangriffnahme des Regulierungswerkes. Zwischen diesen beiden Daten liegt die unendlich abwechslungsreiche Geschichte der Vorbereitung des Werkes beschlossen, eine Geschichte voll von Verwicklungen, voll unterirdischer Kämpfe, ein gar vielfach verschlungener und verwickelter Knäuel, den zu entwirren eine so schwere wie fesselnde Aufgabe sein müßte. Damals, als die Schrift erschien, konnte freilich niemand in Mannheim ahnen, welche Ausdehnung der entfachte Streit annehmen werde, daß aber mit ihr eine Lebensfrage für Mannheim angeschnitten wurde, darüber war man sich allerdings keinen Augenblick im unklaren. Denn all die Angriffe, von denen oben die Rede war, richteten sich sozusagen gegen die Außenwerke unserer befestigten Stellung. Dieser Angriff aber galt dem Zentrum selbst. Wenn der Handelsplatz Mannheim seine Blüte dem Charakter als Endpunkt der Rheingroßschiffahrt verdankte, dann rührte jeder Versuch,

Hangen und Bangen.

Digitized by Google

dieser Eigenschaft ihn zu entblößen, an seinen Lebensnerv. Gleich als ob mit der Honsell'schen Schrift eine Schleuse aufgezogen worden wäre, so rauschte jetzt der Strom der Wünsche und Projekte daher. Neben Straßburg trat auch Karlsruhe mit seinem Lieblingsgedanken, dem Anschluß an die Rheinschiffahrt wieder hervor. Ein ungestümer Wettlauf um den Siegespreis, die Mannheimer Erbschaft, spielte sich am Oberrhein ab. Der Streit um die Erbschaft.

Und was das schlimmste war: die Gefährdung der Handelsstellung unseres Platzes erfolgte zu einer Zeit, da der Handel selbst in kritischer Lage sich befand. Immer rücksichtsloser setzte sich das Bestreben der kontrahierenden Parteien, des Produzenten und des Konsumenten durch, die Zwischenhand auszuschalten, ihre Dienste wenigstens einzuschränken und damit an Kosten zu sparen. Noch war nicht allzuviel von diesen Vorgängen an die Oeffentlichkeit gedrungen, aber die verschwiegenen Geschäftsbücher bekannter Handelsfirmen hätten überzeugend reden können; selbst im Steuerkataster fand sich manchmal die Bemerkung „Geschäft ohne Ertrag" bei Firmen, von denen der Außenstehende dies niemals erwartet hätte.

Kein Zweifel, der Ertrag war magerer geworden auf dem Felde, dessen Bestellung sich die Mannheimer seit Jahrzehnten mit unermüdlichem Eifer hatten angelegen sein lassen. Nur mit größter Schwierigkeit, mit Anspannung aller verfügbaren Arbeits- und Kapitalkraft konnte noch eine erträgliche Rente herausgewirtschaftet werden. Aber auch diese nicht überall; der Anbau mancher Parzelle mußte als unlohnend oder gar verlustbringend ganz aufgegeben werden. Da war es denn ein rechter Trost, daß ein anderer, erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit in Kultur genommener Schlag steigende Erträge lieferte: die Industrie. Wenn man diesen Schlag rationell bewirtschaften könnte, durfte man da nicht hoffen, die sinkende Ergiebigkeit des alten Kulturbodens durch die steigende Prosperität des Neulandes wieder auszugleichen? Was nun?

Eigentliches Neuland war die industrielle Tätigkeit ja auch kaum zu nennen. In ihren Anfängen reichten mehrere der vorhandenen Industriezweige bis in die ersten Jahrzehnte des neunzehnten Jahrhunderts zurück*). Zum Teil sind sie aus Handwerk und Kleinhandel herausgewachsen, zum Teil stellten sie sich in den Dienst des Verkehrsgewerbes mit seinem rasch steigenden Bedarf, andere Betriebe hatten Mannheim als Mittelpunkt des Handels oder als Produktionsstätte ihrer Roh- oder Hilfsstoffe zum Standort gewählt. Eine kleinere Zahl von Betrieben endlich hatte sich von vorne herein in der Form des Großbetriebs angesiedelt, angelockt durch die Ver- Ein Hoffnungsschimmer.

*) Vgl. Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart Band III. S. 333.

Digitized by Google

kehrslage der Stadt und deren Eigenschaft als Wirtschaftszentrum eines ausgedehnten, an Bevölkerungszahl und Reichtum zusehends wachsenden Verbrauchsgebiets. In vielen Fällen hatten natürlich verschiedene dieser Beweggründe zusammenwirkend den Ausschlag für die Niederlassung in Mannheim gegeben oder wohl auch der Zufall eine Rolle gespielt.

Der Statistiker spricht.

Man war zu Beginn der neunziger Jahre noch auf die Ergebnisse der Berufs- und Gewerbezählung von 1882 angewiesen, wenn man Zahlenunterlagen für die Bedeutung der Industrie in Mannheim sich verschaffen wollte. Bei dem Mangel eines städtischen statistischen Amtes lag übrigens keine eingehendere Bearbeitung der Mannheimer Ergebnisse vor und man gründete seine Vermutungen über die Entwicklung der Industrie in Mannheim wohl durchweg auf den Augenschein. Insofern es sich nur um eine Beurteilung der Richtung der Bewegung, nicht um die Feststellung der Schnelligkeit dieser handelte, genügte auch die persönliche Beobachtung durchaus. Man sah, wie in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre neue Betriebe in großer Zahl entstanden und wie die alten sich immer rascher ausdehnten. Heinrich Lanz, der 1859 mit 2 Arbeitern begonnen hatte, beschäftigte 1880 schon deren 400. In diesem Jahre wurde der Bau von Lokomobilen für Dreschmaschinen aufgenommen; zehn Jahre später war die Arbeiterzahl schon auf über 1200 gestiegen. Wohl war gerade dieses Unternehmen am augenfälligsten emporgeblüht, allein die im Sommer 1895 abgehaltene Berufs- und Gewerbezählung lieferte den Beweis, daß die Industrie allenthalben im Vordringen begriffen war. Noch die letzte – oben erwähnte – Zählung von 1882 hatte rund 26000 von 55000 Einwohnern als von der Industrie lebend ermittelt. Das waren also noch einige Tausende unter der Hälfte gewesen. 1895 aber war schon mehr als die Hälfte der Mannheimer Bevölkerung von der Industrie abhängig. Das Verhältnis der in den Handelsbetrieben tätigen Personen zu den in industriellen Betrieben beschäftigten war noch 1875 wie 31,7: 68,3 gewesen, 1882 hatte es sich aber schon in 30,0: 70,0 und 1895 vollends in 28,5: 71,5 umgewandelt. Die Handelsbevölkerung trat also gegenüber der industriellen immer mehr zurück. Parallel mit dieser Bewegung lief aber eine zweite innerhalb der Industrie, die deren Bedeutung wesentlich zu verstärken berufen war, nämlich eine sehr ausgesprochene großbetriebliche Zusammenballung der gewerblichen Unternehmungen.

So eröffnete die jüngste Entwicklung der Industrie die frohe Aussicht auf ein weiteres kräftiges Wachstum. Neben dem Merkurstab hatte der Hammer als Symbol des Gewerbfleißes ein Feld im Mannheimer Wappen

Digitized by Google

erhalten. Da lag denn der Gedanke nahe, von dem Sitz, über dem das Damoklesschwert schwebte, wegzurücken, zum mindesten aber sich den benachbarten Platz freizuhalten. War der Handels- und Umschlagsplatz Mannheim von den geschilderten schweren Gefahren bedroht, wohlan, so mochte der Industrieplatz Mannheim im Falle der Not Schutz gewähren. Allein auch diesen Ausweg drohte ein widriges Geschick zu verlegen. Um die volle Gunst der Lage Mannheims auszunützen, drängte allenthalben die Industrie nach einer bequemen Verbindung mit dem Wasser, eine solche aber war — seltsam zu sagen — nicht mehr zu beschaffen in der Stadt, die der Rhein auf mehrere Kilometer Länge begrenzte und die der Neckar in der letzten Wegstunde seines Laufes durchzog. Vor allem fehlte es der Großindustrie mit ihrem ausgedehnten Flächenbedarf an Plätzen in gleichzeitiger Nähe des Wassers und der Bahn. Schon hatten einige, mit großem Kapital ausgestattete und eine zahlreiche Arbeiterschaft beschäftigende Fabriken sich darum entgegen ihrer ursprünglichen Absicht genötigt gesehen, in der Nachbarschaft sich niederzulassen. Und nicht nur neugegründete Unternehmungen, deren Zugehörigkeit zur Mannheimer Industrie außer Zweifel stand, blieben Mannheim fern — selbst am Ort angesessene Firmen mußte die Stadt aus ihrem Weichbild scheiden sehen. Auch Betriebe mittleren Umfangs fühlten sich in ihrer Entfaltung gehemmt und mußten befürchten, vom Wettbewerb benachbarter Industrien mit günstigeren Verkehrsbedingungen für den Bezug der Roh- und Hilfsstoffe und den Versand der Fabrikate zur Seite geschoben zu werden.

Kein Platz am Wasser!

Es war undenkbar; daß dies eine äußerliche Hindernis der Industrie den Weg sollte versperren dürfen. Wie konnte vor allem die berufene Hüterin der gefährdeten Interessen, die Handelskammer für den Kreis Mannheim, einer solchen Wendung der Dinge untätig zuschauen? Ungerechter Vorwurf! Die Handelskammer war auf dem Posten gewesen. Schon am 3. Juni 1891 hatte sie ihre warnende Stimme in einer Vorstellung an das Großh. Finanzministerium erhoben. Nachdem sie den Dank des Handelsstandes für die beabsichtigte Erweiterung des Handelshafens zum Ausdruck gebracht hatte, fuhr die Kammer also fort:

Die Handelskammer ergreift das Wort.

> „Es ist uns aber, so paradox das auch auf den ersten Blick erscheinen mag, fraglich, ob damit allein, so groß auch die dieserhalb zu bringenden Opfer sind, allen Ansprüchen unseres rasch aufstrebenden Platzes Genüge geleistet werden wird. So sehr wir es nämlich auch in der Natur der Dinge begründet finden, daß die infolge der erwähnten Strombauten zur Verfügung zu stellenden Wasserlager-

Ein Industriehafen?

Digitized by Google

plätze nur pachtweise vergeben werden, so erschöpft sich doch das bestehende Bedürfnis darin nicht, weil industrielle Anlagen aller Art, welche eine gleichzeitige Wasser- und Eisenbahnstraße nicht entbehren können, niemals geneigt sein werden, sich auf eine pachtweise Überlassung von am Flusse bzw. Hafen gelegenem Gelände einzulassen: in den begreiflicherweise verhältnismäßig kurzen Pachtperioden können eben solche Investierungen, wie sie auch industrielle Anlagen jeder Art zur Voraussetzung haben, nicht wohl amortisiert werden.

Wir brauchen ja in der Tat nur all die verschiedenen und zahlreichen Anlagen in unserem Gesamthafengebiet zu betrachten, um zu finden, daß sie ausschließlich nur dem Großhandel dienen. Die drei einzigen industriellen Etablissements im Hafengebiet, stehen auf von der Großh. Domäne käuflich erworbenem Grund und Boden. Aber auch sonst sind uns mehrere Fälle bekannt, in welchen größere industrielle Anlagen, welche auf die unmittelbare Nähe der Wasserstraße Wert legen müssen, hier gegründet oder von auswärts hierher verlegt werden wollten. Die wirkliche Ausführung dieses Vorhabens scheiterte aber jedesmal daran, daß es hier an käuflichem Gelände in unmittelbarer Nähe der Wasserstraße fehlt.

Das alles legt von selbst die Erwägung nahe, ob es nicht an der Zeit wäre, auch an unserem Platze dem geschilderten Bedürfnisse eine Straße zu öffnen. Am geeignetsten dazu möchten wohl die zu beiden Seiten des hiesigen Floßhafens gelegenen Gelände erscheinen, welche dadurch zu wirklichen Wasserlagerplätzen erhoben werden könnten, sobald der Floßhafenkanal in einen wirklichen Hafenkanal umgewandelt werden würde. Es kann nicht unsere Aufgabe sein, technische Vorschläge zur Erreichung dieses Zweckes zu machen. Wir glauben uns vielmehr auf die ganz ergebene Bitte bescheiden zu sollen: „Großh. Finanzministerium wolle eine für die weitere günstige Fortentwicklung unseres Platzes und eben dadurch des Verkehrs der Großh. Bad. Staatseisenbahnen so hochwichtige Frage zum Gegenstand eingehender Erhebungen und Beratungen machen."

Die Befürchtung, „daß in dieser Angelegenheit leicht etwas zu versäumen sein dürfte", bewog die Handelskammer schließlich dazu, „die vorstehende Bitte noch vor dem Abschlusse des Staatshaushalts-Voranschlages von 1892/93 dem Großh. Finanzministerium zu unterbreiten."

Digitized by Google

Demselben Ministerium der Finanzen ging aber nur wenige Tage später, am 8. Juni 1891, ein Schriftstück der Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus zu, die sich in einem Bericht über die Erbauung einer Bahn von Waldhof nach Sandhofen also vernehmen ließ: Eine Karlsruher Stimme.

„Wie die Großh. Generaldirektion schon bemerkt hat, ist gar nicht daran zu zweifeln, daß der jetzige Floßhafen in nicht ferner Zeit zu einem Industrie- und Handelshafen umzugestalten sein wird. In diesem Sinne werden, wenn nicht jüngst schon geschehen, demnächst Wünsche der Handelskammer für den Kreis Mannheim an die Großh. Regierung gelangen. Wir haben auch bei den seit einer Reihe von Jahren betriebenen Baggerarbeiten im Floßhafen auf dessen Ausbildung zu einem dem Schiffahrtsverkehr dienenden Hafen tunlichst Rücksicht genommen, und wir sind gegenwärtig mit der Bearbeitung eines Vorprojektes für die Herstellung einer Kammerschleuse an der oberen Floßhafenmündung beschäftigt. Der Umstand hauptsächlich, daß es in Mannheim an mit der Wasserstraße in Verbindung stehenden Bauplätzen für größere industrielle Anlagen fehlt und daß man bayerischerseits die Herstellung eines großen Industriehafens zwischen Ludwigshafen und Mundenheim in Aussicht genommen hat, läßt es unseres Dafürhaltens für geboten erscheinen, die erwähnte Umgestaltung des Floßhafens ernstlich und als eine nicht mehr lange verschiebbare Maßnahme in's Auge zu fassen."

Wenn der Handelskammer am Schluß ihrer oben wiedergegebenen Ausführungen der Bau des Industriehafens greifbar nahe vor Augen stand, so mußte sie ihn freilich bald als Fata morgana zurückweichen sehen. Sommer und Herbst waren schon in's Land gezogen und der Winter stand dicht vor der Türe, als die Antwort des Finanzministeriums bei der Kammer einlief. Diese Antwort aber wies mit nicht mißzuverstehender Deutlichkeit auf einen dritten hin, der bislang teilnahmslos den Vorgängen zugesehen, vielleicht sogar überhaupt nichts von ihnen bemerkt hatte, auf die Stadtgemeinde. Indessen fiel dieser Appell fast auf den Tag genau mit dem Abschied des früheren Oberbürgermeisters zusammen, und ehe Oberbürgermeister Beck von dem Vorgefallenen auch nur Kunde erhielt, war wiederum ein Winter und ein Frühjahr verstrichen. Am 18. Juni 1892, also fast genau ein Jahr nach der ersten Anregung der Handelskammer, ist aus dem Bau des Industriehafens ein städtischer Aktenbetreff geworden. Die Wichtigkeit der Anregung hatte an maßgebender Stelle der Stadt sofort eingeleuchtet, jetzt ging es — zunächst noch ganz im stillen — an die Feststellung der Schwierig- Eheu fugaces. . ! Die Stadt greift ein.

Digitized by Google

keit ihrer Ausführung. Im nächsten Abschnitt wird darüber noch einiges zu sagen sein, hier genüge die Versicherung, daß schon die erste vorläufige Orientierung zu Ergebnissen führte, die alles andere eher denn ermutigend waren. Wer diesen Weg einschlagen wollte, der durfte die Zähne zusammenbeißen. Und doch — es gab kein Zurück, denn in der Nachbarschaft war man auch so klug gewesen, wie in Mannheim, hatte die Zeichen der Zeit erkannt und ging daran, der Industrie eine Stätte zu bereiten.

Die Konkurrenten: Ludwigshafen.

Da war vor allem unsere Nachbarstadt Ludwigshafen, die je nach der Gelegenheit als Schwesterstadt oder Konkurrentin bezeichnet zu werden pflegt, u. zw. beides nicht ohne Grund, so daß man die zwei Städte füglich auch eifersüchtige Schwestern nennen könnte. Schon 1889 hatte die pfälzische Handels- und Gewerbekammer darauf hingewiesen, daß die dortigen Hafenanlagen infolge des gesteigerten Verkehrs und des dringenden Verlangens nach Gewerbeplätzen am Wasser einer weiteren Ausdehnung bedürftig seien. Die Frucht dieser energisch verfolgten Anregung war die Vorlage über die Herstellung eines neuen Hafens in Ludwigshafen, die der bayrischen Kammer der Abgeordneten im April 1892 zuging, fast zur selben Zeit also, als in Mannheim der Oberbürgermeister das Industriehafenprojekt aufgriff. Die Ludwigshafener Bestrebungen wußten dabei die Sympathie der bayrischen Regierung und der Volksvertretung zu gewinnen, so daß ihre tatkräftige Unterstützung direkt als Pflicht des Staates im wohlverstandenen Landesinteresse erklärt wurde. Es war gar kein Zweifel möglich: man wollte die überschüssige Kraft der beengten Mannheimer Industrie für Ludwigshafen nutzbar machen.

Worms.

Und aus Worms, das auch nur eine kurze Strecke rheinabwärts liegt, ließ die Handelskammer ihren schmeichelnden Lockruf ertönen.

> „Das Land hinter dem Ufer des neuen Hafens" — so erklang der Ruf — „liegt hochwasserfrei, ist im Besitz der Stadt, von einer 50 m vom Ufer entfernten gepflasterten Straße durchzogen und kann jederzeit Schienenverbindung erhalten. Es ist für künftige Fabrikanlagen vorgesehen und eignet sich dazu vorzüglich, da es wie gesagt, hochwasserfrei liegt und direkten Schiffs- und Bahnverkehr hat."

So wußte der Jahresbericht der Kammer für 1890/91 zu melden, der allerdings in Mannheim ein unerwartetes Echo weckte, nämlich eben den Mahnruf der Mannheimer Schwesterkammer an die Regierung, den Bau eines Industriehafens schleunigst in's Auge zu fassen.

usw., usw.

Auch andere Hafenstädte waren nicht prüde in der Anpreisung ihrer

Digitized by Google

Vorzüge und auf dem Land sah man mit Staunen in der Nähe der kleinen Eisenbahnstationen große Tafeln aus der Erde wachsen, auf denen Gelände mit Bahnanschluß für die Industrie zu Schleuderpreisen angeboten wurde. Und endlich die kommenden Hafenstädte am Oberrhein? O die würden sich auch bald als künftiges Paradies der Industrie melden, dessen durfte man sicher sein! Ein „rückwärts" gab es also nicht, auch kein „langsam voran"; rasch mußte die Stadt sich entschließen, wollte sie nicht in's Hintertreffen geraten.

Und rasch wurde gehandelt, mochte auch hinter jeder erledigten Frage, hinter jeder behobenen Schwierigkeit eine neue erstehen. Das städtische Bauamt saß über der Projekt-Bearbeitung. Vorsichtig zog der Oberbürgermeister Männer seines Vertrauens zu der Beratung dieser wichtigsten Frage für Mannheims nächste Zukunft heran und suchte gleichzeitig das tatkräftige Wohlwollen der Regierung dem Projekt zu sichern. Noch im November 1892 sehen wir ihn heimlich mit dem Großh. Rheinbauinspektor, Oberingenieur Fieser, und dem städtischen Tiefbauinspektor Kasten den Schauplatz künftiger Taten begehen. Im Februar 1893 sind die Stadträte Dr. Clemm und Ludwig in den Plan eingeweiht, die sich als treue, unermüdliche Förderer der Arbeit bewähren sollten. Daneben widmen der Präsident des Großh. Ministeriums des Innern, Geheimrat Eisenlohr und Baudirektor Honsell dem werdenden Werk unablässig ihre Aufmerksamkeit, so daß unter des ersteren Vorsitz am 12. April 1893 die Grundzüge des Vorgehens in einer gemeinsamen Sitzung der Vertreter der Staatsregierung und der Stadtgemeinde festgestellt werden können. Im Juli treten als weitere Berater Geheimer Kommerzienrat Diffené, der Präsident der Handelskammer und deren Vizepräsident Kommerzienrat Jörger hinzu. Herrn Diffené war es vergönnt, die Durchführung des Werkes mit seiner wertvollen Unterstützung bis zum vorläufigen Abschluß zu begleiten, indes Herr Jörger, der warme Freund und Fürsprech des Unternehmens, nicht einmal dessen Inangriffnahme erleben durfte. Auch hinter manch anderen Namen, den die städtischen Akten als Mitarbeiter an dem bedeutungsvollen Werk erkennen lassen, muß der Chronist ein wehmütig Kreuzlein setzen. Am 27. und 28. Juli desselben Jahres befaßte sich der Stadtrat erstmals offiziell mit dem Projekt, dessen Vorgeschichte und voraussichtliche Weiterentwicklung der Oberbürgermeister eingehend erörterte. Ein ausführlicher Bericht an das Ministerium zu dem vom Tiefbauamt inzwischen ausgearbeiteten Entwurf war die Frucht dieser Beratungen. Aber noch sollten $1^1/_2$ sorgenvolle, von Vorarbeiten und Verhandlungen erfüllte Jahre vergehen, bis die Großh. Regierung mit dem

Der Oberbürgermeister geht zu Werk.

Digitized by Google

Stadtrat die Vereinbarung über die Anlage und den Betrieb eines Industriehafens am Floßhafen zu Mannheim unter dem 18. Januar bzw. 5. Februar 1895 abschloß.

Was Herr Diffené zum Bürgerausschuß sprach.

Am 26. März dieses Jahres hatte sich der Bürgerausschuß nach einer am Abend zuvor abgehaltenen vertraulichen Vorbesprechung zu einer öffentlichen Sitzung versammelt, deren gehobener feierlicher Ton erkennen ließ, daß die Vertretung der Mannheimer Bürgerschaft sich der Bedeutung dieses Tages wohl bewußt war.

„Mit Gefühlen stolzer Befriedigung" – so führte der Obmann des Stadtverordnetenvorstands, Geheimer Kommerzienrat Diffené einleitend aus – „mit Gefühlen stolzer Befriedigung habe das Kollegium die Vorlage entgegengenommen, durch die sich der Stadtrat und besonders Herr Oberbürgermeister Beck selbst ein glänzendes Zeugnis von weitsichtiger Fürsorge und großer Tatkraft ausgestellt habe. Handle es sich doch um eine Schöpfung ersten Ranges für Mannheims Gegenwart und Zukunft. Darum gelte es eine Pflicht vor allem zu erfüllen: dem Herrn Oberbürgermeister den lebhaftesten Dank auszusprechen für die ausdauernde hingebende Tätigkeit, welche er dem großen Werk gewidmet habe und für die überraschenden Erfolge, die er mit ihr erzielt habe. Auch die Großh. Staatsregierung, ohne deren großes Entgegenkommen die Gemeinde an die Ausführung eines so kühnen Werkes nicht hätte denken können, habe Anspruch auf die wärmste Dankbarkeit."

Oberbürgermeister Beck brachte in seiner Erwiderung den ehrerbietigsten Dank für die huldvolle Förderung des Werkes durch den Landesherrn zum Ausdruck; er gedachte des Wohlwollens der Großh. Regierung und der wackeren Mitarbeit der anderen beteiligten Faktoren.

Einstimmig angenommen.

Darnach stellte er die Vorlage zur Abstimmung.

Da erhob sich der Bürgerausschuß wie ein Mann.

Der Hafenbau war beschlossen.

Digitized by Google

Die Vorbereitungen.

Digitized by Google

Ein zeitgenössischer Philosoph hat jüngst den Satz aufgestellt, alle Philosophie beruhe darauf, daß die Dinge immer noch etwas sind: das Vielfache auch noch ein Einheitliches, das Einfache ein Vielfaches u.s.f. „Das Einfache auch noch ein Vielfaches!" Ja wahrhaftig das ist eine Wahrheit, die auch der Verwaltungsmensch oft und oft mit schmerzlicher Genugtuung bestätigen kann. Nach landläufiger Ansicht verhält sich die Sache zwar so, daß die öffentlichen Angelegenheiten glatt sich abhaspeln würden, wenn nicht St. Bürokratius an der Spule säße und aus Ungeschick und Bosheit den Faden verwirren würde. Nun kann freilich mancher Knoten seinen bürokratischen Ursprung nicht verleugnen, aber die Langsamkeit der Erledigung vieler scheinbar einfacher Geschäfte erklärt sich eben doch daraus, daß das Einfache noch ein Vielfaches ist. Auch der Bau des Industriehafens macht von dieser Regel keine Ausnahme. Hält man sich die wichtigsten Daten aus seiner Entstehungsgeschichte vor Augen:

Philosophie und Hafenbau.

3. Juni 1891 — Erste Anregung
26. März 1895 — Baubeschluß
18. März 1897 — Beginn der eigentlichen Bauarbeiten
15. März 1900 — Eröffnung des Bahnbetriebes im Hafen

so werden diese den Eindruck eines recht gemächlichen Geschäftsbetriebs hervorrufen. Forscht man aber nach, was sich zwischen den einzelnen Daten zugetragen hat, so wird man als gerechtigkeitsliebender Mensch sein vorschnelles Urteil reuevoll zurücknehmen. Wäre der Bau des Industriehafens eine rein technische Angelegenheit gewesen, hätte die ganze Arbeit in der Umgestaltung eines herrenlosen Stückes Natur nach den Plänen der Techniker bestanden, so wäre das Werk wenn nicht ganz so rasch wie „in der heroischen Zeit, da Götter und Göttinnen liebten", so doch prompt genug vollendet worden.

Statt dessen bildete der Hafenbau eigentlich nur die wichtigste Unterfrage des ganzen Fragenkomplexes, aus dem sich die Industriehafen-Angelegenheit zusammensetzte. Es würde von einer schönen Naivität zeugen,

Digitized by Google

wollten wir beim Leser Anteilnahme an all diesen Einzelheiten und Phasen der Entstehung des Hafens voraussetzen. Sie sind im fertigen Werk untergegangen, das man so wenig nach ihnen zu fragen braucht, wie die reife Ähre nach dem Samenkorn, aus dem sie entsprossen ist. Die Beschreibung der technischen Durchführung des Werks wird einzelne dieser Spezialfragen streifen müssen, sie wird insbesondere die verschiedenen Antworten auf das Wo? zu erwähnen haben. Diese Frage: wo gebaut werden sollte, steht aber in engster Wechselwirkung mit der anderen: Wer bauen sollte. Darüber wird daher einiges der Baubeschreibung vorauszuschicken sein.

Wer soll bauen?

Aus der ersten, oben im Auszug mitgeteilten Anregung der Handelskammer hatte das Großh. Ministerium der Finanzen einen Ton herausgehört, der seinen Argwohn erweckte und es zu folgender Verwahrung veranlaßte:

Der Staat will nicht.

„Nach den Ausführungen des dortigen Schreibens vom 3. Juni d. J. scheint die Kammer, obwohl dies nicht ausdrücklich ausgesprochen ist, von der Annahme auszugehen, daß die Fortentwicklung des Platzes Mannheim durch Herstellung eines Industriehafens Sache des Staates, d. h. der Flußbau- und Eisenbahnverwaltung sei. Dieser Anschauung glauben wir im Einverständnis mit dem Ministerium des Innern entgegentreten zu müssen. Allerdings sind die Kosten für die Hafen- und Gleisanlagen auf der Mühlau bisher ausschließlich vom Staat bestritten worden, während in anderen Staaten die Herstellung ähnlicher Anlagen vielfach den betreffenden Gemeindeverbänden überlassen worden ist. Immerhin findet das Eintreten des Staates hier eine gewisse Berechtigung darin, daß die genannten Anlagen zunächst dem allgemeinen Wasser- und Bahnverkehr zu dienen haben und demgemäß für das ganze Land von Wichtigkeit sind. Anders liegen die Verhältnisse aber bei der angeregten Umgestaltung des Floßhafens zu einem Industriehafen. Wiewohl der Staat im allgemeinen an der Hebung und Entwicklung der Industrie interessiert ist, so kann er doch nicht berufen sein, in einzelnen Fällen die Vorbedingungen und Einrichtungen zu schaffen, welche zur Ermöglichung von Industrieanlagen geeignet erscheinen. Es würde dies auf Wege führen, deren Folgen nicht zu übersehen wären. Man hat auch bisher anderwärts im Lande nicht daran gedacht, für derartige Ausführungen die Hilfe des Staates in Anspruch zu nehmen. Es ist deshalb unsere Ansicht, — welcher auch das Ministerium des Innern beigetreten ist, — daß vor weiterer Behandlung des Gegenstandes zuerst festgestellt werden muß, ob die

Digitized by Google

Gemeinde Mannheim etwa in Verbindung mit dortigen Interessenten geneigt wäre, für das fragliche Unternehmen in erster Linie einzutreten und die dafür nötigen erheblichen Geldmittel in der Hauptsache aufzuwenden, entsprechendenfalls würde dann erst in Erwägung zu kommen haben, ob und in wie weit eine Unterstützung des Staates gerechtfertigt und tunlich erscheint."

Diese Ausführungen klangen nicht eben ermutigend, allein es war ihnen doch wenigstens zu entnehmen, daß ein latentes Staatsinteresse an der Ausführung des Hafenbau's bestand. Man erwartete von der Gemeinde nur das die Staatshilfe auslösende Wort. Wie bei jedem Handel, so war zwar auch hier der im Nachteil, der das erste Angebot machte, indessen konnte die Stadt nicht wohl anders aus dieser Zwangslage herauskommen. Auch ließen sich in den Ausführungen des Finanzministeriums leicht einige Stellen entdecken, an denen der Haken eingeschlagen werden konnte. Da war vor allem die schalkhafte Versicherung, daß der staatliche Hafenbetrieb auf der Mühlau „immerhin eine gewisse Berechtigung habe." War doch auch in Mannheim nicht unbekannt, daß dieser staatliche Hafenbetrieb „immerhin" die Hauptquelle der Rentabilität der badischen Bahnen war, daß insonderheit die von ihm gespeiste Rheintalbahn sich weitaus am glänzendsten unter allen badischen Bahnstrecken verzinste, daß außerdem aus den Pachtzinsen der Lagerplätze im Hafen dem Staat hohe Einnahmen zuflossen und daß endlich dem Staat nach Ablauf der Pachtzeit die von den Pächtern dort errichteten Gebäude ohne Entschädigung zufallen würden, die „immerhin" einen Wert von mindestens 10 Millionen Mark darstellten. Auch die Furcht vor den Konsequenzen war wohl nicht allzu tragisch zu nehmen, denn dem Ministerium konnte nicht zweifelhaft sein, daß ein ähnliches Unternehmen von solchem Umfang, wie das in Rede stehende, kaum von einer anderen badischen Stadt in Angriff genommen werden würde.

„Immerhin".

Nun ist es ja zweifellos richtig, daß man ein Aktienkapital, das jahraus jahrein eine fette Dividende abwirft, nicht ohne Not verwässert. Warum sollte also der Staat seinen lukrativen Handelshafen durch einen Industriehafen ergänzen, dessen Bauaufwand sich kaum jemals ebensohoch verzinsen würde? Wie sollte die Regierung mit einem solchen Verlangen vor die Stände treten, die ohnedies dem Wasserkopf Mannheim nicht mit allzu großer Zärtlichkeit zugetan waren! War doch gelegentlich schon in völliger Verkennung der Sachlage der Mühlauhafen in der Kammer als „Millionengrab" bezeichnet worden.

Von Wasserköpfen und Millionengräbern.

Trotzdem war zwar nicht die Übernahme des ganzen Bauaufwands

Digitized by Google

durch den Staat, aber eine kräftige finanzielle Unterstützung des Unternehmens durch ihn ein Gebot der Klugheit ebensosehr wie der Gerechtigkeit. Es brauchte auch gerade kein tiefes Nachdenken um zu dieser Einsicht zu kommen — ein einfaches Rechenexempel genügte.

Ein Rechenexempel.

Schon im allgemeinen rechtfertigt sich die Förderung einer Gemeinde durch den Staat bei der Erbauung eines großen Flußhafens deshalb, weil eine solche Anlage keineswegs der bauenden Gemeinde allein zu gute kommen wird, sondern in weitem Umkreis befruchtend zu wirken verspricht. Der Bau des Mannheimer Industriehafens vollends bedeutete nicht mehr und nicht weniger als ein Landesinteresse, wie dies z. B. von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus in ihrem oben mitgeteilten Bericht wenn nicht direkt ausgesprochen, so doch angedeutet worden war. Denn nicht aus reiner Unternehmungslust, in Erwartung der Dinge die da kommen sollten, wollte man den Hafenbau beginnen, nein, aus zwingender Notwendigkeit entschloß man sich zu solch bedenklichem Unternehmen. Der Hafen sollte, wie wir schon wissen, die Stadt vor dem Schaden bewahren, der ihr unausweichlich drohte, wenn sie die Dinge einfach ihren Lauf nehmen ließ. Nun zahlte aber Mannheim fast ein Drittel der Gewerbesteuer und mehr als ein Fünftel der Einkommensteuer des ganzen Landes, abgesehen davon, daß es die Nährmutter der badischen Bahnen ist. Jede Verschiebung der wirtschaftlichen Machtverhältnisse zu ungunsten Mannheims muß darum gleichzeitig auch den badischen Staat treffen. Der Ertragsrückgang und die Wertverminderung der im Staatshafen investierten, nach Dutzenden von Millionen zählenden Kapitalien, ein bedenkliches Sinken der Eisenbahnrente, ein empfindlicher Rückschlag auf die Mannheimer Steuerkapitalien und damit eine Abschwächung der staatlichen Leistungsfähigkeit würde die unausbleibliche Folge sein. Das badische Volksvermögen mußte durch das teilweise Brachliegen so wertvoller Bestandteile, wie der Mannheimer Hafenanlagen, schweren Schaden nehmen. Wir können hier keine Wiederholung des geschickten Ballspiels mit Gründen und Gegengründen veranstalten, das jetzt zwischen Staatsregierung und Stadtgemeinde eine geraume Weile hin und her ging. Daß es zu einer Verständigung kommen müsse, war bei der von niemand bezweifelten Notwendigkeit des Hafenbaus vorauszusehen. Selbst in der Platzfrage fielen die beiderseitigen Interessen zusammen. Schon längst war es zu bedauern, daß eine so wichtige Wasserstraße, wie sie der Flußhafen bot, fast unbenützt dalag und nur der mehr und mehr zurückgehenden Flößerei diente, während ringsum das Streben der Industrie nach Anschluß an einen Flußlauf täglich ungestümer wurde. Überdies aber hatte der Staat

Gleiche Interessen.

Digitized by Google

schon M. 800000.– für die Instandhaltung des Floßhafens verausgabt, M. 300000.– waren für die Anlegung einer Kammerschleuse an dessen oberen Ende schon genehmigt – Kapitalaufwendungen, welche die Ausführung des Industriehafenprojekts aus zinszehrenden in nutzbringende verwandelte. Auch dem dringenden Verlangen der unterhalb des Floßhafens am Altrhein gelegenen großindustriellen Werke nach einer Vertiefung des Fahrwassers war im Zusammenhang mit der Erbauung des Industriehafens unbedenklicher zu willfahren.

Schließlich drang die Anschauung der Regierung durch, die sich am kürzesten in dem Ausspruch des Baudirektors Honsell spiegelte:

> „Die Stadt war seither allzu wenig bei den ihre Entwicklung bestimmenden Maßnahmen beteiligt; – es will mir das als nicht recht gesund erscheinen."

Die Stadt baut.

Auch aus den Kreisen der örtlichen Interessenten wurde der Wunsch laut, die Stadt möchte den Bau des Industriehafens selbst in die Hand nehmen, und so konnte diese Frage schon 1893 als entschieden gelten. Es war gewiß kein leichter Entschluß für die verantwortlichen Männer, insonderheit für den Leiter des Gemeinwesens, zu einer Zeit, da eine Reihe großer, kostspieliger Aufgaben zur Ausführung drängten, ein solches Risiko einzugehen. Hatte doch das erste Projekt einen Aufwand von 21 Millionen M., eine geradezu unerhörte Summe für eine Stadt von 80000 Einwohnern, vorgesehen und auch die Reduktion auf 6 Millionen stellte noch immer eine gewaltige finanzielle Belastung dar. Eigenlob will zwar einer Stadt nicht viel besser anstehen als einer Einzelperson, aber das darf doch gesagt werden: die mutige freiwillige Inangriffnahme eines so bedenklichen Unternehmens in einer Zeit schlimmer wirtschaftlicher Depression stellt dem Weitblick der leitenden Persönlichkeiten wie der Bürgervertretung ein glänzendes Zeugnis aus.

Nachdem so die Verteilung der Aufgabe im Prinzip dahin festgelegt war:

Eigenbau durch die Gemeinde
Tatkräftige Unterstützung durch den Staat

Geteiltes Leid ist halbes Leid.

betrafen die weiteren, keineswegs einfachen Verhandlungen die Form der staatlichen Unterstützung. Sie fanden ihren Abschluß mit der im Anhang abgedruckten, schon oben erwähnten Vereinbarung über die Anlage und den Betrieb eines Industriehafens am Floßhafen zu Mannheim vom 18. Januar/5. Februar 1895.

Verzeichnen wir hier ganz kurz nochmals ihre für die Stadt wichtigsten Punkte: in erster Linie ist die unentgeltliche Abtretung des auf dem rechten

Digitized by Google

Ufer des Industriehafens liegenden, nicht für unmittelbare Staatszwecke notwendigen flußbauärarischen Geländes seitens der Großh. Regierung an die Stadt zu erwähnen. Da dieses Gelände durch Anschüttung der aus dem Altrhein gebaggerten Massen vor dem der Stadt gehörigen Uferstreifen entstanden war, handelte es sich hier im Grunde nur um Abtretung von Gelände, dessen Erwerbung nach den Bestimmungen des Wassergesetzes der Stadt gegen Ersatz der aufgewendeten Kosten zustand. Sodann verpflichtete sich die Regierung zur Herstellung der für die unmittelbare Verbindung des Industriehafens mit dem Neckar notwendigen Kammerschleuse und Floßgasse, des für den Floßverkehr erforderlichen Nachenhafens, ferner zur Instandhaltung des Hafenbeckens auf Staatskosten. Die Erstellung der Verbindungsgleise der Industrie- und Lagerplätze zum Mannheimer Hauptbahnhof und zur vormaligen Hessischen Ludwigsbahn fiel der Großh. Eisenbahnverwaltung zur Last. Außer dieser direkten Unterstützung lieh der Staat dem Unternehmen seinen Schutz, indem er der Stadt erforderlichenfalls die Befugnis zur Zwangsenteignung des planmäßig in das Gebiet des Industriehafens fallenden Geländes erteilte. Überdies versprach er, dafür Sorge zu tragen, daß die sogenannte Friesenheimer Rheininsel nötigenfalls auch gegen den Willen der Gemeinde Sandhofen, zu welcher sie bis dahin gehörte, der Gemarkung der Stadt Mannheim einverleibt werde.

Ausgestattet mit diesen Befugnissen ging die Stadt vor allem daran, das Rohmaterial für ihre Arbeit, will sagen den nötigen Grund und Boden zu beschaffen. Von größter Wichtigkeit war die durch die Vereinbarung gewährleistete Möglichkeit, die Friesenheimer Rheininsel einzuverleiben. Nach dem in Aussicht genommenen Projekt sollten gerade hier, auf Sandhofer Gemarkung, die ausgedehnteren Plätze für die Großindustrie erstellt werden. Die Stadt Mannheim hätte also mit großen Opfern ein Unternehmen ausführen müssen, das wesentlich der Nachbargemeinde Sandhofen zugute gekommen wäre, auf deren Grund und Boden steuerkräftige Fabriken erstanden wären. Damit hätte aber der Industriehafen, statt den Wettbewerb Ludwigshafens im Schach zu halten, umgekehrt einen neuen gefährlichen Konkurrenten unserer Stadt auf deren eigene Kosten erstehen lassen. Auf die Erlangung eines auch nur annähernd dem Nutzen entsprechenden Kostenbeitrags seitens der Gemeinde Sandhofen war aber von Anfang an nicht zu rechnen.

Der lachende Dritte.

So ging denn am 1. Juli 1895 nach Zahlung der durch Staatsministerial-Entschließung auf 30000 M. festgesetzten Barentschädigung die Insel in der Mannheimer Gemarkung auf. Keine Besitzergreifung einer weltabgelegenen

Kommunale Weltpolitik.

Digitized by Google

Insel im Stillen Ozean könnte stilgerechter vor sich gehen, als diese Übernahme der Friesenheimer Rheininsel. Landung, Flaggenhissung, Salut, nichts war vergessen. Und fehlte hier das militärische Aufgebot, so nahm der Generalstab der Presse umso eifrigeren Anteil an der Feier.

Übrigens wäre die Erstarkung der Konkurrenz in einer fremden Gemeinde schon um deswillen bedenklich gewesen, weil ohnehin einer Nachbargemeinde Mannheims ein reichliches Teil der Früchte des Industriehafens mühelos in den Schoß fallen mußte. Es war dies die Gemeinde Käfertal, die nicht nur als Großgrundbesitzerin im Gelände des künftigen Hafens in Frage kam, in deren Gemarkung vielmehr auch die Fabrikkolonie Waldhof sich befand, welcher von selbst die Vorteile des Hafens zugute kommen würden. Auch dieses Mißverhältnis ist durch die am 1. Januar 1897 erfolgte Einverleibung der Gemeinde Käfertal beseitigt worden.

Als eine geradezu unentbehrliche Handhabe erwies sich die der Stadt von der Regierung erteilte Befugnis zur Zwangsenteignung, für den Fall, daß es ihr nicht gelingen sollte, das benötigte Gelände auf gütlichem Wege zu erwerben. Auf dem rechten, der Stadt zugekehrten Ufer kamen mit verschwindenden Ausnahmen nur Liegenschaften der Stadtgemeinde selbst, der Gemeinde Käfertal und des Großh. Domänenärars in Betracht. Da die Käfertaler Grundstücke ohnedies durch die Einverleibung der Stadt zufielen und damit die schwierige Frage ihres Kaufwertes auf die einfachste Weise gelöst war, verblieb nur das Großh. Domänenärar, mit dem angesichts der wohlwollenden Haltung der Großh. Staatsregierung eine Verständigung sicher erwartet werden durfte.

Wie die Oppauer und Friesenheimer wider Mannheim klagten.

Schwieriger lagen die Verhältnisse auf dem linken Ufer, dessen Gelände fast ausschließlich den bayrischen Gemeinden Oppau und dem jetzt mit Ludwigshafen vereinigten Friesenheim gehörte. Vorsichtige Umfragen, ob die Besitzer zu freiwilliger Veräußerung geneigt seien, hatten ein überwiegend negatives Ergebnis, und wo Bereitwilligkeit zum Verkauf sich zeigte, da wurden solche Liebhaberpreise gefordert, daß an eine andere Erwerbung als im Wege des Expropriationsverfahrens gar nicht zu denken war. Einem Angebot der Stadt von 159 517 M. für insgesamt 48,38 ha setzten die Grundstückseigentümer eine Forderung von 2 402 835 M. entgegen. Den hartnäckig geführten Streit beendete erst die Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. Februar 1900, das die Klage der Grundeigentümer gegen die Festsetzung der Entschädigungssumme durch die Vorinstanzen verwarf. Es blieb darnach bei der schon 1897 gutachtlich ermittelten Summe von 322 362.50 M. Selbstverständlich hatte aber so lange die Stadt nicht warten können; durch

Digitized by Google

Verfügung des Großh. Landgerichts Mannheim vom 3. Auguſt 1897 war ſie bereits zur vorläufigen Inbeſitznahme des Streitobjekts ermächtigt worden.

Der Techniker hat das Wort.

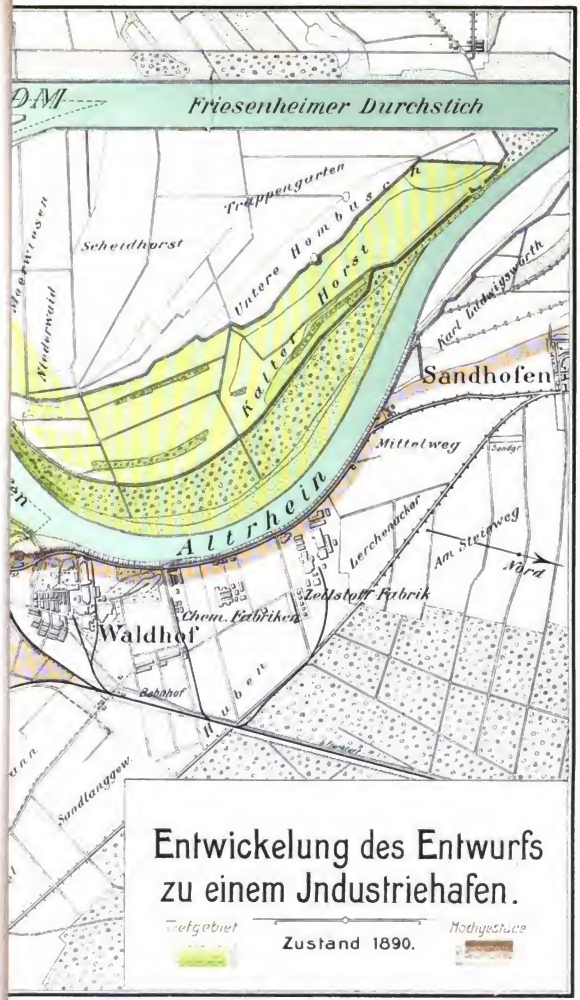
Es iſt indeſſen unmöglich, in dieſer Weiſe fortzufahren und der Reihe nach alle Hinderniſſe zu nehmen vom Start weg bis zum glücklich erreichten Ziel. Was dabei herausgekommen iſt, bleibt doch ſchließlich die Hauptſache. Das Wort hat demnach jetzt der Ingenieur, u. zw. der Erbauer des Hafens ſelbſt, Stadtbaurat Eiſenlohr.

Digitized by Google

Die Entwürfe und das fertige Werk

beschrieben von Stadtbaurat Eisenlohr.

Digitized by Google



Mannheim, im März 1907.

Digitized by Google

Das Gelände.

Sobald die Erbauung eines Industriehafens als eine Notwendigkeit für Mannheim erkannt worden war, wurde auf den Floßhafen als die gegebene Lage für eine in Aussicht zu nehmende Industrieansiedlung mit Wasseranschluß hingewiesen. Schon aus der Bezeichnung Floßhafen ist zu ersehen, daß hier Verhältnisse vorliegen mußten, welche die Möglichkeit zuließen, sie weiter zu entwickeln und entsprechend auszugestalten. Wenn trotzdem der Entwurf zu einem Industriehafen eine Reihe von Wandlungen und teilweise solche grundlegender Art erfahren hat, so liegt dies in der Gestaltung des jenseits des Neckars gelegenen Geländes und es ist notwendig, sich die Eigentümlichkeiten desselben zu vergegenwärtigen, insbesondere den Zustand, der Ende des vorigen Jahrhunderts vorlag.

Plan 1. Zustand von 1890 mit Höhenkurven.

Wer damals von Mannheim kommend durch die untere Mühlau die nach Sandhofen führende Straße verfolgte, durchwanderte von der Neckarvorstadt ab wohlbestellte, großenteils dem Gemüsebau bestimmte Äcker. Gegen Westen wurde der Blick gehemmt durch einen in einem Abstand von einigen hundert Metern sich hinziehenden Damm, von rechts her näherte sich immer mehr der Steilrand einer höherliegenden Geländeterrasse. Bevor man aber diese erstieg, durchkreuzte die Straße eine muldenförmige Vertiefung von etwa 300 m Breite, die gegen Südosten längs des Abhanges verfolgt werden konnte. War die etwa 6 m höher liegende Terrasse, die sich dem Blicke als weite Ebene öffnete, gewonnen, so bot sich nach kurzer Wendung dem Wanderer ein ganz neues Bild. Er sah sich plötzlich am Rande eines breiten Gewässers, das in weitem Bogen einen gegen Westen offenen Halbkreis beschrieb. Man glaubte sich am Ufer eines Flußes zu finden und nur der Mangel einer Strömung deutete darauf hin, daß das Rinnsal nicht mehr zur Abführung großer Wassermassen diente. Von der Straße fiel das Ufer steil ab; jenseits der Wasserfläche breitete sich eine weite Niederung aus, bedeckt von Gesträuch, Wiesen und Feldern, im Hintergrunde abgeschlossen durch eine lange Reihe von Pappeln. Der ortskundige

Digitized by Google

Führer konnte erläutern, daß diese Bäume die getreuen Begleiter des Rhein-stromes seien, und daß die langen hinter den Bäumen aufsteigenden Rauch-wolken von den Dampfern herrühren, welche ganze Züge von Schleppkähnen dem Mannheimer Hafen zuführen.

Auf kurzem Wege hat so der Wanderer alle die der Rheinniederung eigenen Bildungen kennen gelernt. Auf der oberen Terrasse, dem sogenannten Hochgestade, befindet man sich auf der Oberfläche der zur Diluvialzeit vom Rhein und den Seitengewässern beigeführten Anschwemmungen, die in den oberen Lagen vorwiegend aus Sand und feinem Kies bestehen. Als nach dem Rückzug der Gletscher der letzten Eiszeit die Wassermenge des Rheins abnahm, zog sich das Wasser in ein einheitliches Bett zusammen und tiefte sich allmählich in den leicht beweglichen Untergrund ein, von der Felsen-schwelle bei Oppenheim ausgehend. Trotz des verringerten Gefälles gab die Zusammenfassung der Wassermassen dem Flusse noch einen Überschuß an Kraft, die er zur Verlängerung seines Laufes durch weite Krümmungen ver-wendete. Durch stete Verlegung und Verschiebung des Laufes entstand so die mehrere Kilometer breite Rheinniederung die, etwa 6 m tiefer als das Hochgestade gelegen, von dessen buchtenartig ausgenagten Rändern begrenzt ist. Die alten Flußläufe sind mehr oder weniger verschüttet worden, oft aber noch deutlich zu verfolgen, wie z. B. längs des Hochgestades vom Haupt-friedhof bis zum Waldhof, im Herzogenried, das noch etwa 1,5 m in die Rheinniederung eingetieft ist.

Früherer Flußlauf.

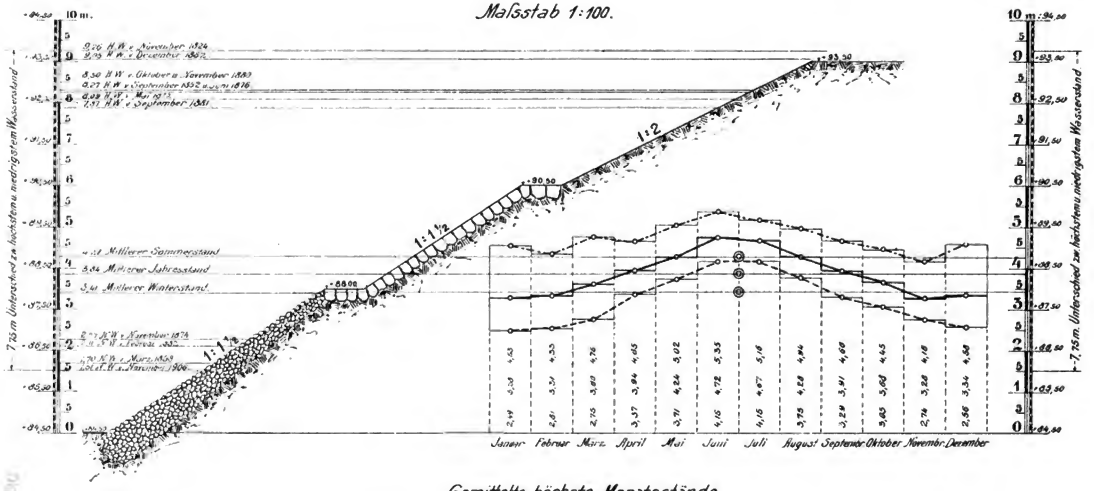
Noch vor einem halben Jahrhundert beschrieb der Rhein unterhalb Mannheim eine starke Krümmung. Der Strom wendete sich hier scharf gegen Nordosten, traf bei Waldhof das Hochgestade und wurde durch dieses wieder nach Norden und Westen abgewiesen. Kurz vor Waldhof nahm er rechts den Neckar auf, der, wie sich auch auf der Karte deutlich verfolgen läßt, früher ähnliche ja noch stärker gekrümmte Bogen beschrieben hatte, aber oberhalb Mannheim schon im Jahre 1794 durch Durchstiche geregelt worden war.

Aber nur bei mittleren Wasserständen hielt sich der Strom in seinem Bette. Bei Anschwellung trat er aus und überflutete die ganze breite Niederung. Die Anwohner hatten deshalb schon frühzeitig ihre, gerade in der Rhein-niederung sehr fruchtbaren Äcker mit Dämmen umgeben, um sie vor Über-flutung zu schützen. Ein solcher begann am Hochgestade bei den Brauereien, verfolgte zuerst den Neckar, dann den Rhein, um bei Waldhof wieder an das hochwasserfreie Gelände anzuschließen.

Auch auf dem ehemaligen linken Ufer wurde der Rhein von einem Hochwasserdamm begleitet, der auf der Karte in den Gewannen Hemshofer-

Digitized by Google

Mittlere Wasserstandsbewegung im Jndustriehafen bei Mannheim 1882 - 1906
u. Befestigung der Uferböschungen.



Das Tiefbauamt:

Mannheim im März 1907.

weid, Meerwiesen, Niederweid, Unterer Hombusch verfolgt werden kann. Immerhin trat bei lang andauernden höheren Wasserständen, besonders zur Zeit der Schneeschmelze in den Alpen, oft Druckwasser auf, weshalb in den Ortschaften der Niederung ständig Wechselfieber herrschte. Zur Verbesserung der Vorflut wurde deshalb nach den Vorschlägen des Obersten Tulla von den Staaten Baden und Bayern eine Korrektion des Rheins ins Auge gefaßt, nach welcher mittelst Durchstichen der Stromlauf verkürzt werden sollte. Nach der Übereinkunft vom 14. November 1825 wurde auch die Stromkrümme bei Waldhof durch den sogenannten Friesenheimer Durchstich beseitigt. In der Richtung desselben wurde ein Graben ausgehoben und die weitere Ausarbeitung dem Strome selbst überlassen. Infolge der Untergrundverhältnisse (Letten) ging die Ausbildung nur langsam vorwärts und erst 1862 war er soweit ausgebildet, daß er für die Tal- und Bergschiffahrt als eröffnet erklärt werden konnte.

Der Friesenheimer Durchstich.

Die Verlegung des Rheins bedingte nun auch eine Umgestaltung der Mündungsstrecke des Neckars. In den Jahren 1866–1871 wurde das neue Bett ausgebaut.

Der verlassene Stromlauf sollte aber nicht der Verlandung preisgegeben werden, sondern zur Lagerung von Floßholz erhalten bleiben. Er wurde deshalb gegen das neue Neckarbett durch einen Bau hochwasserfrei abgeschlossen; zum Einlassen der Flöße ist ein Sperrtor eingebaut.

Am unteren Ende steht die abgeschnittene Stromkrümme mit dem Rhein in offener Verbindung; ihr Wasserspiegel folgt somit den wechselnden Wasserständen des Flusses. Maßgebend sind die Aufzeichnungen des Hauptpegels Sandhofen, dessen 0 Punkt 84,497 m oder rund 84,5 m über N. N. gelegen ist. Die nebenstehende Abbildung zeigt den mittleren Verlauf der Wasserstandsbewegung sowie die Höhen der für die Anlage eines Hafens maßgebenden höchsten Hochwasser.

Darstellung des Verlaufs der Wasserstände.

Das Gefälle des Rheins beträgt etwa 9 cm auf 1 km, das des Neckars in seinem untersten Lauf nahezu –0. In der Floßgasse vom Neckar in den Altneckar sind deshalb rund 30 cm Gefälle vereinigt. Bei starken Anschwellungen des Seitenflusses kann der Unterschied der Wasserspiegel beiderseits des Abschlußdammes aber bis zu 1 m wachsen, wobei natürlich die sogenannte Floßschleuse geschlossen wird.

Das Vorhandensein hochwasserfreien Geländes an der schiffbaren Wasserstraße hatte schon in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Spiegelfabrik Waldhof zur Niederlassung veranlaßt, um so mehr, als sie in dem Quarzsand des Diluviums ein ausgezeichnetes Material für ihren Betrieb

Ältere Fabrikanlagen.

Digitized by Google

Linienführung der Hessischen Ludwigsbahn.

fand. Weitere Niederlassungen folgten, als auch Gelegenheit zum Anschlusse an das Eisenbahnnetz sich bot. Im Jahre 1878 wurde die hessische Ludwigs-Eisenbahn, jetzt Preußisch-Hessische Staatsbahn, eröffnet, welche von Frankfurt und Mainz kommend über Lampertheim bis Waldhof geführt wurde, um von hier durch 2 Linien in die Stadt Mannheim einzumünden. Die eine Linie, (die Hauptlinie) hält sich auf dem Hochgestade bis Wohlgelegen, übersetzt den Neckar beim Rennplatze und mündet neben der von Heidelberg und Friedrichsfeld kommenden Bahnlinie in den Hauptbahnhof Mannheim ein, wo damals noch Personenbahnhof und Rangierbahnhof vereinigt waren.

Ein Nebenzweig wendete sich von Waldhof dem Altrhein zu, schloß sich bei der Haltestelle Luzenberg dem Hochwasserdamm an und folgte diesem bis zum Neckar und flußaufwärts bis zur Neckarbrücke, wo er in einer Kopfstation endigt.

Vom Bahnhof Waldhof aus ließen sich nun leicht Gleisanschlüsse bewerkstelligen, so nach der Spiegelfabrik, zwei neu entstandenen chemischen Fabriken und endlich nach der Zellstoffabrik Waldhof.

Dies war der Zustand etwa im Jahre 1890. Die Entstehung so bedeutender Unternehmungen an dieser Stelle mußte darauf hinweisen, daß hier günstige Vorbedingungen für die Entwicklung der Industrie vorlagen. Gelänge es — so mußte man sich sagen, — dieselben Vorteile auch auf weitere Erstreckung zu bieten, so wäre das gewünschte Industriegebiet an der Wasserstraße gefunden. Es ist nun ganz interessant, an der Hand von Plänen zu verfolgen, wie man versucht hat, den gestellten Forderungen gerecht zu werden, wie sich im Laufe der Bearbeitung des Planes eine vollständige Verlegung des Schwerpunktes der ganzen Anlage vollzog und nach und nach die heutige Gestalt des Hafens sich entwickelt hat.

Erste Vorerhebungen.

Nachdem die Verhandlungen, welche der Oberbürgermeister der Stadt Mannheim im Sommer und Herbst des Jahres 1892 mit den maßgebenden Staatsbehörden geführt hatte, als Ergebnis voraussehen ließen, es müsse die Stadt als Unternehmerin des Industriehafens auftreten, sollte auch sofort an die technische Bearbeitung des Planes herangetreten werden. Es war eine verantwortungsvolle Aufgabe, welche damit dem städtischen Tiefbauamt gestellt wurde; hatte doch dieses erst vor wenigen Jahren ins Leben gerufene Amt solchen Fragen bisher ferngestanden. Es war deshalb nur natürlich, daß man sich bemühte, die Ratschläge der Großh. Wasserbaubehörde einzuholen, die sich mit dem Ausbau des Floßhafens ohnehin in letzter Zeit schon eingehender befaßt hatte.*) In dankenswertester Weise wurden solche auch

*) Vgl. oben S. 23.

Digitized by Google

erteilt. Eine bedeutungsvolle Besprechung fand am 14. November 1892 auf dem Rathause statt, wobei die Herren Baudirektor Honsell und Oberingenieur Fieser eine von der Großh. Rheinbauinspektion Mannheim bearbeitete Planskizze überreichten und die Grundlagen des Entwurfes folgendermaßen festlegten:

Von einer hochwasserfreien Auffüllung der Friesenheimer Insel müsse im Interesse des Schutzes der Stadt Mannheim gegen Überschwemmungsgefahr abgesehen werden. Eine solche sei auch mit Rücksicht auf einen aus gleichen Gründen mit Bayern abgeschlossenen Vertrag unzulässig. Dagegen empfehle es sich, in dem oberen Teile des Floßhafens die beiden Ufer auf 4 – 500 m Breite hochwasserfrei aufzufüllen und zu Industrie- und Lagerplätzen herzurichten. Von der Rheinbau-Inspektion sei durch Ablagerung der bei den Baggerungen im Floßhafen gewonnenen Massen schon wesentlich vorgearbeitet und die künftige Uferlinie festgelegt worden. (Die im Plane eingetragenen Höhenlinien lassen den Umfang dieser Ablagerungen erkennen). Die Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues werde für sofortige Ausarbeitung eines Projektes für eine Kammerschleuse zur Verbindung des Floßhafens mit dem Neckar Sorge tragen und die Herstellung einer 50 m breiten Schiffahrtsrinne von Waldhof bis zum Rhein veranlassen.

Die Nebenlinie Waldhof-Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn sollte gradlinig gestreckt werden. Vom Floßhafen bei Waldhof wurde längs des Randes des Hochgestades durch das Herzogenried und die Hohwiesen ein schiffbares Stichbecken empfohlen, das durch einen vom Neckar durch den Fohlenweidenpark und die langen Rötter führenden Kanal mit frischem Wasser versehen werden könne.

Auf dem Hochgestade würden so ohne weiteres Industrieplätze gewonnen, die sich den schon vorhandenen in natürlicher Weise anschlössen. Mit dem aus dem Stichbecken ausgehobenen Boden könnten aber auch auf der anderen Seite hochwasserfreie Plätze geschaffen werden. In der Verlängerung der vom Hauptbahnhof nach dem Wasserturm führenden Straße war eine Brücke über den Neckar angenommen, um das Hafengebiet noch inniger mit der Stadt zu verbinden. Von einem Stichbecken im Herzogenried versprach man sich eine Minderung des Aufwandes, da die Bewegung von Erdmassen auf das geringste Maß eingeschränkt sei.

Ein so gestaltetes Projekt sollte dann die Unterlage bilden für die Verhandlungen zwischen Staat und Stadt über die Verteilung des erforderlichen Kostenaufwands; außerdem wurde ausbedungen, daß die Verhandlungen mit

Digitized by Google

der hessischen Ludwigseisenbahn, deren Übergang in Staatsbesitz erwartet wurde, allein den zuständigen badischen Behörden überlassen werden.

Plan 2 mit Entwurf vom 11. Februar 1893.

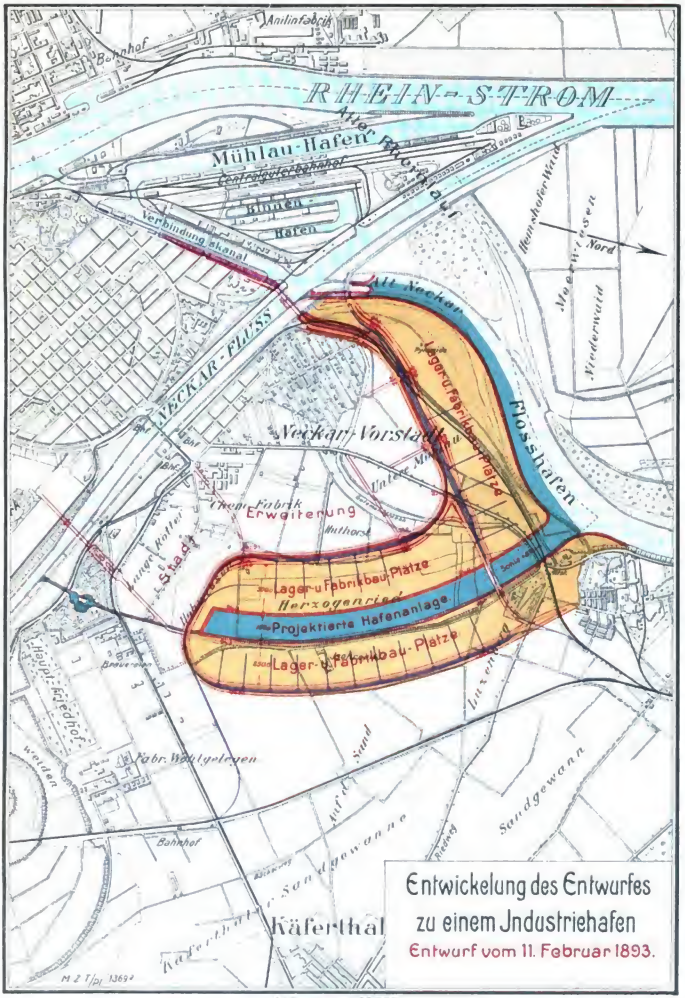
Mit großem Eifer ging der damalige Vorstand des städtischen Tiefbauamts, Inspektor Kasten, an die Arbeit und konnte schon am 11. Februar 1893 einer engeren Kommission 3 Entwürfe vorlegen. Der erste (s. Plan 2) entsprach in allen Teilen den oben angedeuteten Grundsätzen. Längs des Randes des Hochgestades war ein 2300 m langer und in Höhe des Mittelwassers 150 m breiter Hafenschlauch vorgesehen, dessen Sohle bis auf 85,0 m ü. N. N. ausgetieft werden sollte. Für eine Spülung sorgte vom Neckar aus ein Zuleitungsgraben. Die Uferkante war auf 94,0 m ü. N. N., somit 50 cm über dem Hochwasser von 1882, angenommen. Die Tiefe der Industrieplätze betrug auf der Ostseite 250 m, auf der Westseite 300 m. Die Nebenbahn Waldhof-Mannheim war gradlinig soweit nach Osten verschoben gedacht, daß zwischen ihr und der von der Wasserbaubehörde festgelegten Uferlinie des Floßhafens eine 3–400 m breite Fläche verblieb, die ebenfalls über Hochwasser aufgefüllt werden sollte.

Das ganze Gebiet wurde auf der Binnenseite durch Gleisanlagen abgeschlossen. Auf dem Hochgestade lagen diese + 96,5 m ü. N. N., in der Niederung aber sollten sie bis auf 97,0 m ü. N. N. erhöht werden, damit von der auf 92,0 m ü. N. N. liegenden Erweiterung der Neckarvorstadt Unterfahrten nach dem Industriegebiet ermöglicht seien. Durch diese Anordnung erhielten die Industrieplätze von den Gleisen nach dem Ufer hin ein Gefälle von 1:100. Zum Anschluß an die Eisenbahn wurden mittelst Drehscheiben senkrecht zum Ufer gerichtete Gleise abgezweigt. Daß diese bei dem starken Gefälle einen geordneten Betrieb zugelassen hätten, muß füglich bezweifelt werden. Zum Aufschlusse des linken Ufers des Floßhafens war eine Bahnabzweigung gedacht, welche bei der Floßschleuse die beiden in Aussicht genommenen Einfahrten überschreiten mußte.

Neu aufgenommen war in den Plan eine Eisenbahnverbindung mit den Hafenanlagen links des Neckars. Auf einer Brücke, deren Fahrbahn eine Höhe von 104,0 m ü. N. N. hätte erhalten müssen, sollte der Fluß überschritten werden. Die linksseitige Rampe parallel mit dem Verbindungskanal hätte die Beseitigung der an dessen Ufer erbauten Lager sowie der Gebäulichkeiten des Hauptzollamts bedingt. Daß ein solches Vorhaben von Anfang an aussichtslos war, ist natürlich. Wenn der Verfasser des Entwurfes es dennoch aufgenommen hat, so ist er dabei wohl der in Mannheim damals allgemein verbreiteten und selbst heute noch viel vertretenen Ansicht gefolgt, daß eine innige und unmittelbare Verbindung der beiderseitigen

Digitized by Google

Plan 2.



Entwickelung des Entwurfes zu einem Jndustriehafen

Entwurf vom 11. Februar 1893.

Das Tiefbauamt

Mannheim, März 1907

Digitized by Google

Hafenanlagen durch die Eisenbahn eine dringende Notwendigkeit sei. Allein schon mehrere Jahre vorher, als die Frage einer zweiten Neckarbrücke eifrig erörtert wurde, hatte die Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen nachgewiesen, daß ein derartiges Projekt nicht berechtigt sei.

Zur Verbindung des Floßhafens mit dem Neckar hatte die Großh. Rheinbauinspektion eine Kammerschleuse entworfen, welche bei 100 m Länge Tore von 10,5 m l. W. erhalten sollte; sie lag in einem Einfahrtskanal, der in einem Abstand von 70 m parallel mit der vorhandenen Floßgasse projektiert war.

Eine andere Lösung unterschied sich von dem oben beschriebenen Entwurf nur dadurch, daß die Zweiglinie Waldhof-Mannheim, die ja den Hafenkanal in unliebsamer Weise mittelst Drehbrücke überschreiten mußte, in Wegfall kam. Dafür war am Kopfe des Stichbeckens in Gewann Hohwiesen ein neuer Personenbahnhof für die Neckarvorstadt in Aussicht genommen, der damit keine ungünstige Lage erhalten hätte.

Der erste Entwurf scheint den Beifall der Kommission nicht in allen Punkten gefunden zu haben — nähere Angaben sind in den Akten nicht zu finden — denn schon Anfang April wird ein weiteres Projekt vorgelegt, dem nun auch ein Erläuterungsbericht beigegeben ist. Plan 3 mit Entwurf vom April 1893.

Das längs des Hochgestades sich erstreckende Stichbecken ist in der Breite von 150 auf 100 m gebracht, aber auch in der Längenerstreckung gekürzt und reicht nur bis zum Ende des Herzogenrieds. Wieder erfolgt der Eisenbahnanschluß von Waldhof aus und verlaufen die Gleise in 250 m Abstand parallel mit der Uferlinie auf Geländehöhe. Aber schon an der Nordgrenze des Exerzierplatzes wenden sie sich der Niederung zu und verlaufen dann gradlinig in nahezu westlicher Richtung bis zum Floßhafen, das Tiefgebiet etwa halbierend, so daß der südliche Teil der Stadterweiterung, der nördliche den industriellen Anlagen zugewiesen wird. Zur besseren Aufschließung des Industriegeländes ist gleichlaufend mit dem Hauptbecken ein zweites von 1100 m Länge in das Land eingetrieben, beiderseits im Abstand von 300 m wieder von Gleisanlagen begleitet.

Das Ufer des Floßhafens selbst hatte bei dieser Einteilung wesentlich an Bedeutung verloren, was um so mehr zu bedauern war, als auf der vorliegenden breiten Wasserfläche ein Schiffsverkehr sich leichter abspielen kann, als in den verhältnismäßig engen und langen Hafenschläuchen.

In gradliniger Verlängerung der Eisenbahn war ein Übergang über den Floßhafen nach der Friesenheimer Insel angedeutet, doch war in der Denkschrift darauf hingewiesen, daß Industrieplätze auf dem jenseitigen Ufer in-

Digitized by Google

folge mangelnder Verbindung mit der Stadt keine günstigen Aussichten auf Besiedlung haben würden.

Die Eisenbahngleise lagen wieder auf Höhe 97,0 m ü. N. N. und in der gleichen Weise wie bei Projekt I erhielten die Industrieplätze ein Gefälle von 1:100 nach der Uferkante.

Eine Eisenbahnverbindung mit dem Mühlauhafen war nunmehr aufgegeben; ebenso sollte die Nebenlinie Waldhof-Neckarvorstadt in der bisherigen Zugsrichtung verschwinden. Dagegen waren die das Hafengebiet umfassenden Gleisanlagen auch für Personenverkehr in Aussicht genommen und ebenso wie bei der Alternativlösung des ersten Entwurfs ein neuer Personenbahnhof Neckarvorstadt beabsichtigt. Gegenüber dem früher besprochenen Plan war er weiter nach Westen verschoben; nicht zu seinem Vorteile, denn er wurde dadurch von der Altstadt und besonders der oberhalb vorgesehenen Neckarbrücke abgerückt, um nur einem sehr beschränkten Gebiet dafür genähert zu werden. Die Verbindung der Wasserstraßen im Neckar und Floßhafen stimmt mit dem ersten Entwurf völlig überein.

Die Kosten der ganzen Anlage waren auf 21 Millionen ermittelt und es wäre ein qm nutzbaren Industriegeländes auf 10,70 M. zu stehen gekommen. Nach den bisher gemachten Erfahrungen würde dieser Betrag jedoch nicht ausgereicht haben.

Beschränkung des Unternehmens.

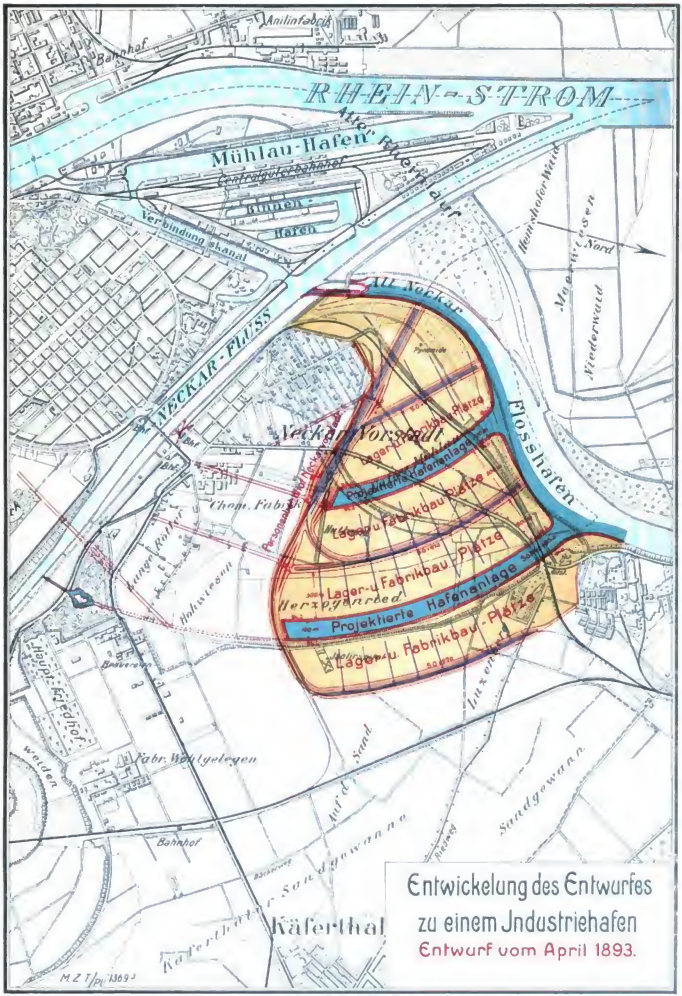
Daß ein so gewaltiges Unternehmen nicht in einem Zug ausgeführt werden könne, mußte man sich sofort sagen. Es wurde deshalb geprüft, wie weit man mit einer ersten Anlage gehen solle. Der Vorschlag ging dahin, zuerst nur das große Becken und auch dieses nicht in ganzer Breite auszuheben und vorerst nur einmal auf der Ostseite Industrieplätze bereit zu stellen. Auf der Westseite sollte nur das überschüssige Aushubmaterial vorläufig untergebracht werden. Die Kosten dieser ersten Anlage hätten 6 800 000 M. betragen, wofür 540 000 qm baureifes Industriegelände gewonnen worden wären. Der qm hätte somit 12,50 M. gekostet.

Konferenz vom 12. April 1893.

Nachdem der Entwurf nunmehr einigermaßen feste Gestalt angenommen hatte, fand am 12. April 1893 in den Räumen des Großh. Ministeriums des Innern eine erste grundlegende Beratung zwischen den Vertretern der Großh. Staatsregierung und denjenigen der Stadtgemeinde statt. Dabei wurde insbesondere festgelegt, daß die Bahnanlagen von der badischen Staatsbahn erstellt und betrieben werden sollten. Die Folge der Besprechung war eine abermalige Umarbeitung des Entwurfes, bei welcher Baudirektor Wasmer einen maßgebenden Einfluß ausübte, der sich in zweckentsprechenderer Anordnung der Gleise sehr vorteilhaft geltend machte.

Digitized by Google

Plan 3.



Das Tiefbauamt Baumann

Mannheim im März 1907

Digitized by Google

Plan 4. Entwurf vom 19. Juli 1893.

Am 19. Juli konnte das Projekt wieder vorgelegt werden. Die Nebenlinie Waldhof-Neckarvorstadt war wieder beibehalten, aber als Hochbahn gedacht, so daß zwischen ihr und dem geradegestreckten Ostufer des Floßhafens Plätze von etwa 350 m Tiefe entstanden. Schienenoberkante dieser neuen Bahn sollte auf 101,10 m ü. N. N. zu liegen kommen, Straßen- und Gleisanschlüsse nach dem Floßhafen konnten alle unten durchgeführt werden. Die Uferkante wurde auf 93,50 m angelegt und es fand ein Ansteigen der Plätze nach der Binnenseite auf 95,10 m ü. N. N. statt. Dieselben Verhältnisse sollten an dem Stichbecken längs des Hochgestades eintreten, dessen Breite überdies auf 75 m beschränkt wurde. Durch diese Anordnung wurde eine bedeutende Ermäßigung der Anschüttungsmassen erreicht, auch kam das so lästige Quergefälle der Industrieplätze in Wegfall. Zwischen der Nebenbahn und den Industriegleisen ergab sich eine klare Scheidung zum Vorteil eines geregelten Betriebes.

Anlehnend an die Hauptlinie der Hessischen Ludwigsbahn wurde zwischen den Bahnhöfen Waldhof und Wohlgelegen ein Sammelbahnhof der badischen Eisenbahn in Aussicht genommen, von dem aus die Fabrikplätze durch besondere Linien an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollten. Ein Strang führte unter der hochgelegten Nebenbahn durch nach der Binnenseite der Plätze am Floßhafenufer und nach nochmaliger Kreuzung der Nebenlinie auf die Westseite des Stichbeckens. Die Ostseite dieses Hafengebietes wurde durch scharfe Kurve unmittelbar mit dem Sammelbahnhof verbunden. Bei Luzenberg wurden so zwei Brücken über den Stichkanal nötig, davon konnte jene für die hochgelegte Nebenlinie als feste Brücke in Aussicht genommen werden, während zur Überführung der tiefliegenden Industriebahn eine Drehbrücke notwendig gewesen wäre.

Die Gleise nach den Industrieplätzen wurden wieder durch Drehscheiben abgezweigt, die aber bis zum Ufer durchgeführt und hier abermals mittels Drehscheiben in ein Ufergleis einmünden sollten. Fahrstraßen waren an der Wasser- und Binnenseite längs den Bahngleisen vorgesehen, verbunden durch zahlreiche in passenden Abständen angeordnete Querstraßen. Auch auf dem linken Ufer des Floßhafens sollten auf eine Tiefe von etwa 300 m hochwasserfreie Plätze geschaffen werden, für die mittelst eines über die Kammerschleuse geführten Gleises Anschluß an die Eisenbahn vorgesehen wurde. Hier glaubte man zweckmäßiger Weise Lagerplätze und feuergefährliche Betriebe unterbringen zu können.

Der auf die Stadt Mannheim entfallende Aufwand für dieses Projekt war zu 20,5 Millionen ermittelt, wobei 210 ha nutzbares Gelände gewonnen

Digitized by Google

wurden. 1 qm Industrieplatz wäre somit auf rund 10 M. zu stehen gekommen.

Vorerst wurden zum Ausbau nur die Anlagen am Floßhafen ins Auge gefaßt. Dabei wäre mit einem Aufwande von 6 Millionen 500000 qm Industriegelände zu gewinnen gewesen, 1 qm hätte also 12.— M. gekostet.

Vorlage an das Gr. Ministerium.

Nach eingehender Beratung des Entwurfes in einer aus Mitgliedern des Stadtrats und des Stadtverordnetenkollegiums bestehenden Kommission und im Stadtrat selbst wurde das Projekt am 29. Juli 1893 in eingehendem Vortrage, der auf die Bedeutung des Unternehmens hinwies, dem Großh. Ministerium des Innern vorgelegt mit der Bitte, eine technische Prüfung des Projekts veranlassen zu wollen, bei den Landständen die Mittel für die auf den Staat entfallenden Bauten anzufordern und die Verhandlungen mit der hessischen Ludwigsbahn wegen Verlegung der Linie Waldhof-Neckarvorstadt in die Wege zu leiten.

Konferenz vom 26. Februar 1894.

Die Prüfung des Projektes durch die technischen Staatsbehörden erforderte längere Zeit. Erst am 26. Februar 1894 konnte eine abermalige Besprechung im Großh. Ministerium des Innern stattfinden. Dabei fand ein Entwurf Annahme, der von der Großh. Rheinbauinspektion Mannheim bearbeitet und von den beiden Oberbaubehörden schon gutgeheißen war.

Plan 5. Entwurf der Großh. Rheinbau-Inspektion vom 7. Februar 1894.

Dessen Grundzüge waren:

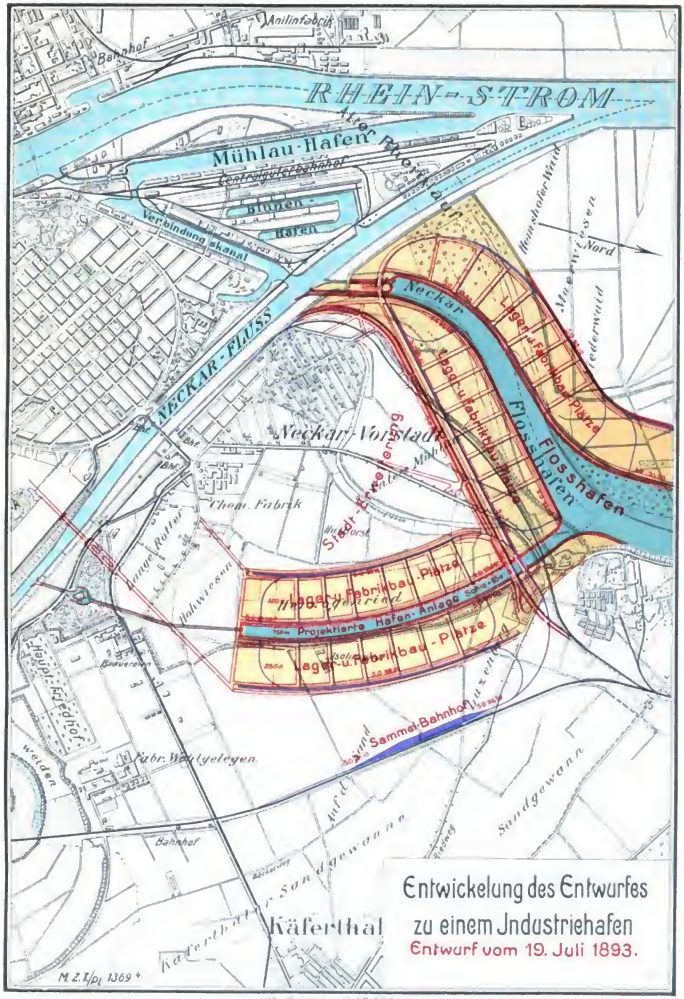
Die Gradstreckung des östlichen Floßhafenufers war aufgegeben wegen der zu hohen Anschüttungskosten, die in keinem Verhältnisse zu den gewonnenen Mehrflächen standen. Die Kammerschleuse war nach abwärts verlegt, um Schiff- und Floßverkehr mehr von einander zu trennen und mündete nunmehr unter rechtem Winkel in den Neckar. Am nördlichen Ende des alten Neckarlaufes sollte ein kleiner Hafen zum Unterbringen von Nachen und mit Vorrichtung zum Ausschleifen von Floßholz angelegt werden. In dem nach der Bonadiesinsel führenden Eisenbahndamm war eine entsprechende Öffnung vorzusehen.

Der Entwurf enthielt noch den Ansatz zu einem nach dem Herzogenried führenden Stichbecken, dessen Ausführung einer späteren Zeit vorbehalten blieb. Baudirektor Honsell wies aber bei der Konferenz darauf hin, welche Schwierigkeiten ein so langer schmaler Schlauch für die Schiffahrt mit sich bringe und empfahl, von der Ausführung des Stichbeckens überhaupt abzusehen und statt dessen das linke Floßhafenufer mehr zu berücksichtigen.

Der Stadtrat schloß sich später diesem Vorschlage an und es wurde dadurch der ganze Schwerpunkt des Unternehmens verschoben und an den Floßhafen verlegt.

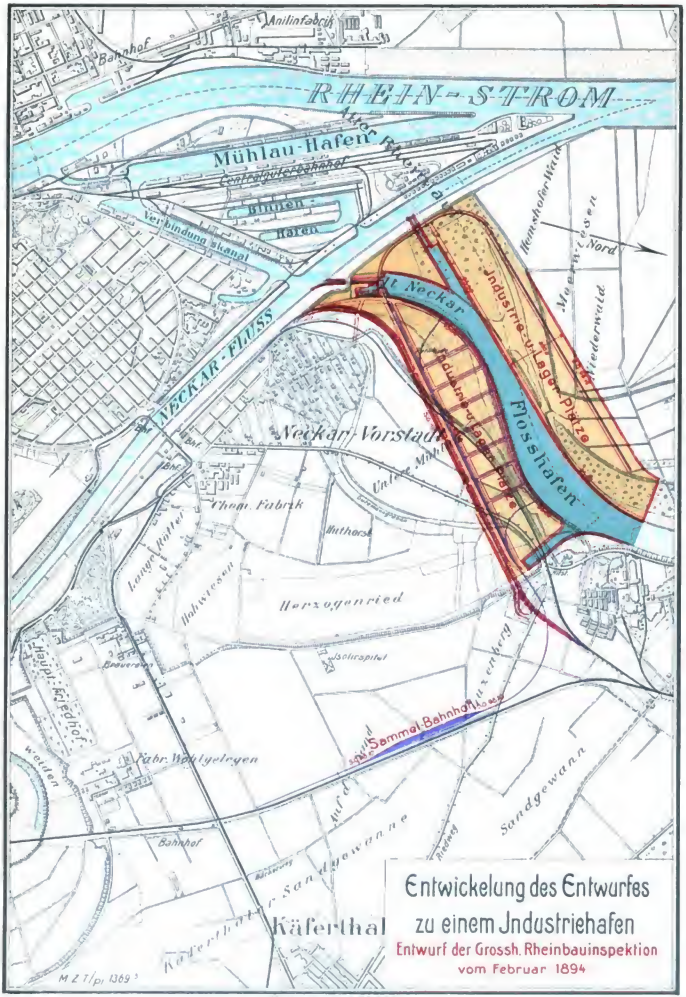
Digitized by Google

Plan 4.



Digitized by Google

Plan 5.



Das Tiefbauamt Lauter

Mannheim im März 1907

Digitized by Google

Den Aufwand von 10–12 Mark für 1 qm, wie ihn das Tiefbauamt berechnet hatte, hielt Baudirektor Honsell für zu hoch, für diesen Preis würden die Plätze keinen Absatz finden. Es wurde deshalb der Stadtverwaltung nahe gelegt, nur die Straßen und Gleisanlagen, die tatsächlich der Zu- und Abfuhr dienen, in die Einheitspreise einzurechnen, die Ausführung der Querstraßen und Uferstraßen, Quergleise und Ufergleise aber den Eigentümern zu überlassen. Nach Ansicht der Großh. Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues sollte dann der von der Stadt aufzuwendende Betrag für Herstellung des rechten Ufers auf 2820000 Mark ermäßigt werden können und 1 qm nur mehr auf 6,50 Mk. zu stehen kommen.

Vereinbarung vom 18. Januar 1895.

Der Entwurf vom Februar 1894 wurde angenommen und diente als Unterlage für die Vereinbarung zwischen Staat und Stadt über die Verteilung der Kosten, welche nach längeren Verhandlungen unter dem 18. Januar bzw. 5. Februar 1895 abgeschlossen wurde.

Aber schon vorher hatte der Stadtrat den Entschluß gefaßt, die Pläne für den Industriehafen eingehender bearbeiten zu lassen. Hiermit wurde Ingenieur Eisenlohr beauftragt, der die Leitung auch beibehielt, als ihm am 1. April 1897 die Stelle als Vorstand des Tiefbauamts übertragen wurde.

Plan 6. Entwurf vom März/Juni 1895.

Das Bestreben mußte vor allem darauf gerichtet sein, den Kostenaufwand möglichst zu beschränken. Nachdem nun das Stichbecken ins Herzogenried endgültig gefallen war, schien die Hochlegung der Nebenlinie Waldhof-Neckarvorstadt nicht mehr so unbedingt notwendig; sie wurde deshalb in ihrer alten Höhenlage um das künftige Industriegelände herumgeführt. Von der Industriebahn sollte sie bei der Haltestelle Luzenberg in Schienenhöhe gekreuzt werden.

Die Kammerschleuse wurde in die Südwestecke verschoben und dadurch eine flußabwärts gerichtete, für die Schiffahrt günstigere Einmündung in den Neckar erzielt. Zwar erhob die Großh. Rheinbau-Inspektion gegen diese Abänderung Einsprache, weil den Neckarschiffern dadurch der Weg verlängert werde; doch gab das Großh. Ministerium der Stadt Mannheim die Erlaubnis, ihren Vorschlag zur Ausführung zu bringen. Zur Verbindung mit dem Floßhafen mußte ein Kanal im alten Rheinlauf ausgehoben werden und es entstand dadurch eine Dreiteilung des ganzen Industriegebietes, welche seither beibehalten worden ist und zwar: rechtes Ufer, Bonadiesinsel und linkes Ufer.

An Stelle der bisher vorgesehenen Aufteilung durch eine Reihe von Querstraßen und mittelst Drehscheiben abgezweigter Gleise wurde eine Längsteilung durch *eine* Hauptstraße vorgenommen, welche das rechtsufrige Gebiet etwa

Digitized by Google

in der Mitte durchzog. Die Ufergleise wurden durch Weichen an das Hauptgleis angeschlossen, so daß sie auch für einen größeren Verkehr geeignet wurden.

Am oberen und unteren Ende des Hafengebietes wurden Uferplätze dem allgemeinen Verkehr vorbehalten, die mit Krananlagen ausgestattet werden sollten. Der Bedarf an Straßenflächen wurde so ganz bedeutend eingeschränkt und die Möglichkeit geschaffen, Industrieplätze von jeder gewünschten Größe abzutrennen. Außerdem kam der größere Teil derselben unmittelbar ans Wasser zu liegen, ohne in seinem Umschlag durch eine öffentliche Straße gehemmt zu werden.

Das die Binnenseite des Ostufers umfassende Gleis wurde verlängert, überschritt dicht unterhalb der Floßschleuse den Einfahrtskanal und gewann so die Bonadiesinsel. Als Nachenhafen sollte das obere Ende des Altneckars dienen, so daß der frühere Abschlußdamm mit Brücke in Wegfall kam. Für eine Holzschleife an passender Stelle war ebenfalls Sorge getragen. Von der Bonadiesinsel wurden Straße und Eisenbahngleis über das Unterhaupt der Kammerschleuse nach dem linken Ufer übergeführt, welches in einem Abstand von 320 m von der Uferkante und parallel mit dieser durch Straßen- und Gleisanlagen aufgeschlossen wurde.

Durch diese Anordnung sollte das rechte Ufer mehr für Betriebe kleineren Umfanges passend gemacht werden, während man Großbetriebe durch billiger gestellten Preis auf dem linken Ufer ansäßig machen wollte.

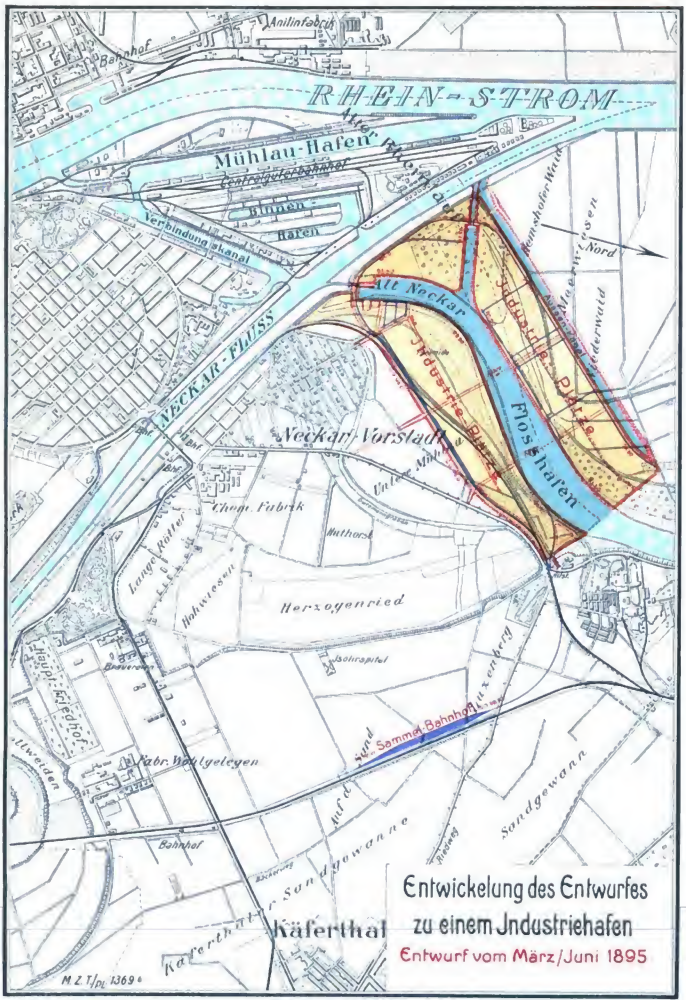
Durch umfassende Geländeaufnahmen waren die Unterlagen für genauere Kostenermittlung geschaffen worden. Die Ergebnisse sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

	Kosten ℳ	Nutzbare Fläche qm	Preis auf 1 qm ℳ
Rechtes Ufer	3 217 000	457 000	7,05
Bonadiesinsel	872 400	130 600	6,65
Linkes Ufer	2 800 000	543 000	5,13
Zusammen:	6 889 400	1 130 600	6,08

Wenn auch in den Kosten die auf die Stadt entfallenden Gleisanlagen noch nicht aufgenommen waren, so konnte doch festgestellt werden, daß die Plätze zu einem Preise bereit zu stellen waren, den die Industrie zu zahlen in der Lage sei. Am 21. Juni erfolgte die Vorlage des neuen Entwurfs an die Wasserbau- und Eisenbahnbehörde, welche sich mit demselben einverstanden erklären konnten, so daß am 14. Februar 1896 das Großh. Ministerium die Genehmigung erteilte.

Digitized by Google

Plan 6.



Digitized by Google

Inzwischen hatte das Tiefbauamt noch den Vorschlag gemacht, auf der Westseite des Hafengebiets vom Neckar aus einen Außenkanal auszuheben, um das Gebiet auf dem linken Ufer teilen zu können und dadurch beiderseits einer Mittelstraße am Wasser gelegene Plätze zu gewinnen. Wesentliche Kosten wären daraus nicht erwachsen, da zur Gewinnung von Auffüllmaterial ohnehin noch eine Gewinnungsstelle gesucht werden mußte. Diesem Vorschlag glaubte aber das Großherzogliche Ministerium mit Rücksicht auf den mit Bayern abgeschlossenen Vertrag nicht entsprechen zu können. Auf Plan VI. ist der leider nicht zur Ausführung zugelassene Kanal angedeutet.

Wiederaufnahme der Hochlegung der hessischen Ludwigsbahn.

Die Generaldirektion der Großh. Bad. Staatseisenbahnen hatte bei ihrer Zustimmung zu dem neuesten Projekt ihr Bedauern ausgesprochen, daß die Hochführung der hessischen Ludwigsbahn in Wegfall gekommen sei, legte sie doch Gewicht darauf, daß der Anschluß des Hafens nicht an die Hessische Ludwigsbahn in Waldhof erfolge, sondern eine selbständige Bahn bis Wohlgelegen führe und von da unter Mitbenützung der hessischen Ludwigsbahn die Züge in den Rangierbahnhof Mannheim eingeführt werden. Als sie im März 1896 die Hochlegung der Nebenbahn wieder in Anregung brachte, konnte ihr ein schon im Dezember 1895 vom Tiefbauamt ausgearbeitetes Projekt vorgelegt werden, in welchem dieser Gedanke wieder aufgenommen worden war.

Anlaß dazu hatte allerdings nicht die Rücksicht auf die Kreuzung mit der hessischen Ludwigsbahn gegeben — diese Verhandlungen hatte sich die badische Eisenbahnverwaltung ausdrücklich vorbehalten. Vielmehr hatte das Streben, das linke Ufer besser aufzuschließen, zu dem Gedanken geführt, bei Waldhof den Floßhafen mittelst eines Dammes zu überschreiten, der Straße und Eisenbahngleis aufnehmen sollte. Besonders vorteilhaft müßte diese Maßregel für eine etwa später notwendig werdende weitere Ausdehnung des Hafens auf der Friesenheimer Insel erscheinen, würde doch der Weg dorthin um 4 km gekürzt und zudem das den neuen Hafen umfassende Eisenbahngleis ganz wesentlich entlastet.

Eine bessere Lösung der Hafenbahn ergab sich jetzt, wenn dieselbe vom Bahnhof Wohlgelegen ausgehend, unmittelbar hinter dem Exerzierplatz gegen Westen schwenkte und in gerader Richtung auf den Querdamm geführt wurde. Die Nebenlinie Waldhof-Neckarvorstadt wurde dabei nahezu rechtwinklig gekreuzt und die Hochlegung derselben lag deshalb wieder nahe. Sämtliche Behörden billigten den Vorschlag, indem noch einige Ratschläge gegeben wurden, die ebenfalls Annahme fanden.

Digitized by Google

Einlage von Stichbecken.

Inzwischen hatten die eingelaufenen Nachfragen nach Plätzen ergeben, daß es nicht die Großindustrie sei, sondern Firmen mittleren Umfanges mit einem Bedarf von etwa 10000 qm, welche sich hier niederzulassen beabsichtigten. Bei den vorhandenen Tiefen ergaben sich aber bei der gewünschten Größe wenig günstige Platzgestaltungen. Es zeigte sich somit eine weitere Unterteilung als notwendig.

Außerdem aber erfolgte noch eine lebhafte Nachfrage nach Umschlagsplätzen. Solche sollten nach dem mit dem Staat abgeschlossenen Übereinkommen nicht oder nur in beschränktem Maße zugelassen werden und hatten in den bisherigen Entwürfen keine Berücksichtigung gefunden. Fürchtete man doch, daß dadurch den eben mit großem Kostenaufwande bedeutend erweiterten Hafenanlagen des Staates ein unwillkommener Wettbewerb entstehen könnte. Über alle Hoffnung hatten jedoch auch am Rheinkai die Plätze einen raschen Absatz gefunden und in der Tat war schon wieder Platzmangel vorhanden. Anderseits war im Rheinauhafen dem städtischen Industriehafen ein scharfer Konkurrent entstanden, der sich besonders bemühte, die Großindustrie an sich zu ziehen. Man beschloß deshalb, diesen Erscheinungen durch Einschieben zweier Hafenbecken in das rechte Ufer Rechnung zu tragen, dieses mehr zu gliedern, größere Uferlängen zu erhalten, die Platztiefen aber zu verringern.

Bahnhof Schienpferch der Preuß. hess. Staatsbahn.

Eine weitere Änderung hatte auch noch die Verlegung der Linie Waldhof-Neckarvorstadt zum Gefolge. Im Oktober 1895 hatte die bad. Eisenbahnverwaltung zwar die Verhandlungen mit der Direktion der hessischen Ludwigsbahn aufgenommen, doch konnten dieselben keine Fortschritte machen, da inzwischen der Übergang dieser Bahn an die zu bildende Preuß. Hessische Eisenbahngemeinschaft in Betracht gezogen worden war. Wollte die eine Behörde so wichtigen Veränderungen nicht mehr nahe treten, so konnte natürlich auch die künftige Eigentümerin keine Maßnahmen treffen, ehe der Übergang vollzogen war. Erst als am 1. Februar 1897 die Direktion Mainz der Preuß. Hessischen Staatsbahn ihre Tätigkeit aufnahm, kamen die Verhandlungen in rascheren Fluß. Dieselben schienen zunächst ergebnislos verlaufen zu wollen, da an die Verlegung und Hochlegung der Nebenlinie Bedingungen geknüpft wurden, die als unannehmbar bezeichnet werden mußten. Städtischerseits kam man sogar zu dem Vorschlage, von einer Änderung an dieser Bahnanlage ganz abzusehen. Am 29. Juni 1897 wurde indes doch noch eine Einigung erzielt, nachdem die Stadtgemeinde sich bereit erklärt hatte, die Kosten für die Verlegung der Bahn von Waldhof bis Neckarvorstadt zu übernehmen und längs des Neckardammes bis zur

Digitized by Google

Floßschleuse eine Fläche von 10459 qm der Preuß. Hess. Staatsbahn um den Preis von 5 M. pro qm zur Anlage einer Bahnhofserweiterung herzurichten. — Eine Reihe weniger wichtiger, später wieder aufgegebener Vorschläge ist nicht weiter berührt worden. —

Das Projekt hatte damit die Gestalt angenommen, in welcher der Hafen nunmehr auch zur Ausführung kam und die in nachstehendem nochmals kurz vor Augen geführt werden soll:

Plan 7. Ausgeführter Entwurf und vorgesehene Erweiterung.

Das Industriehafengebiet wird begrenzt im Westen durch die hochgelegte und gerade gestreckte Linie Neckarvorstadt-Waldhof der Preuß. Hess. Staatsbahn. Parallel mit ihr verläuft in einem Abstande von nahezu 1 km die Ostgrenze, gebildet durch den Hochwasserdamm auf der Friesenheimer Insel. Die Längenausdehnung erstreckt sich vom rechtsseitigen Neckardamm bis über den bei Waldhof durch den Floßhafen geschütteten Querdamm auf eine Länge von etwas über 2 km. Der Flächeninhalt mißt somit im ganzen 2 qkm. Die Ufer des ehemaligen Floßhafens folgen den Linien, welche die Großh. Rheinbauinspektion in früheren Jahren durch Ablagerung von Baggergut festgelegt hat. Gegen Süden gabelt sich die Wasserfläche, einerseits in den Altneckar, der durch die Floßschleuse mit dem neuen Bette dieses Flusses in Verbindung steht, anderseits in den zur Kammerschleuse führenden Kanal. Zwischen diesen beiden Armen als rechtswinkliges Dreieck, dessen Basis der Neckardamm bildet, liegt die Bonadiesinsel. Für die weitere Gliederung der Flächen ist die Art der Einführung der Hafenbahn maßgebend gewesen.

Anschluß an das Eisenbahnnetz.

Der Industriehafen sollte als weiterer Ausbau der Mannheimer Hafenanlagen gelten. Die badische Eisenbahn betrachtet ihn deshalb als ein ihr zugehöriges Gebiet und schloß ihn unmittelbar an ihr Netz an. Solange der Rangierbahnhof Mannheim sich neben dem Personenbahnhof befand, lag der Industriehafen ungünstiger als der Mühlauhafen, indem die dorthin bestimmten Züge in rückläufiger Bewegung ausfahren mußten und auch einen weiteren Weg zurückzulegen hatten, als nach dem Zentralgüterbahnhof im Rheinhafen. Durch die Anlage des neuen Rangierbahnhofes zwischen Friedrichsfeld und Mannheim ist das wesentlich besser geworden. Auch die nach dem Industriehafen bestimmten Wagen haben keinen verlorenen Weg zurückzulegen und die Entfernungen der beiden Hafengebiete sind nahezu dieselben. Möge sich diese vorteilhafte Änderung auch bald in den Tarifen geltend machen!

Vom Rangierbahnhof überführt die Güterbahn nach dem Industriehafen die Gleise der Linie Heidelberg-Mannheim und benützt die Anlage der Preuß. Hess. Staatsbahn bei der Überschreitung des Neckars und bis zum Bahnhof

Digitized by Google

Wohlgelegen. Von hier aus ist die Hafenbahn selbständig. Sie verläuft neben der Preuß. Hess. Bahn bis zum Ende des ehemaligen Exerzierplatzes, wendet sich nach Westen und mündet in den sogenannten Sammelbahnhof. Hier findet ein Ordnen der Wagen nach den einzelnen Fabrik- und Lagerplätzen statt für die nach dem Hafen gehenden Züge. Die von dort kommenden scheiden im Sammelbahnhof nur die nach dem Norden bestimmten Wagen aus, welche auf besonderem Gleis nach dem Bahnhof Waldhof verbracht und dort der Preuß. Hess. Staatsbahn übergeben werden und gehen weiter nach dem neuen Rangierbahnhofe.

In einer Steigung von 1:150 fällt die Bahn von dem Sammelbahnhof nach dem Industriehafen und tritt am Kreuzungspunkt mit der hochgelegten Vorstadtlinie in dessen Gebiet ein.

Anordnung des rechtsufrigen Gebietes.

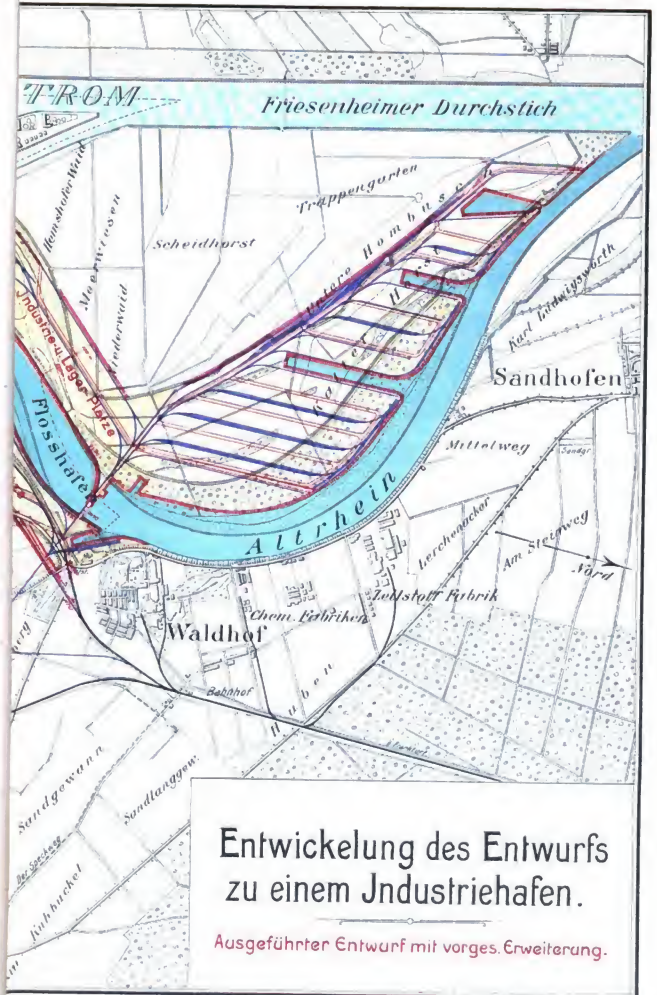
Fächerförmig entsendet sie nun ihre Zweige nach den einzelnen Gebieten. Das erste der nach links abzweigenden Gleise erhält nach einem doppelt gekrümmten Bogen eine mit dem Bahndamm parallele Richtung, Industrieplätze von 74 m Tiefe abtrennend. Dieses Maß war seinerzeit durch die vorliegenden Nachfragen nach Plätzen bestimmt worden, die sich zwischen 300 und 10000 qm bewegten. Man wollte nur Platzformen erzielen mit einem Verhältnis der Längen zur Breite von etwa 1:2 ($\frac{74}{2} \times 74 =$ rund 3000; $74 \times 2 \times 74 =$ rund 11000). Neben den Gleisen zieht eine 12 m breite Straße — die Industriestraße — einher, mit 8 m Fahrbahnbreite und beiderseits 2 m breiten Gehwegen. Ein zweiter Hauptstrang wendet sich von der Bahnunterführung dem Ufer zu und schließt sich diesem an. Zwischen Industriestraße und ihm entstanden so Plätze von zunehmender Tiefe, welche in der Lage sind, sich eigene Umschlagseinrichtungen für den Wasserverkehr zu schaffen.

Kaiser Wilhelm-Hafen.

Da sich Anzeichen dafür geltend machten, daß die eigentliche Großindustrie vorerst sich noch fern halten wolle, wurde durch Einschieben eines weiteren Hafenbeckens eine 152 m breite Landzunge abgetrennt, die in der Mitte von einer Straße aufgeschlossen, in erster Linie für Lagerplätze bestimmt sein sollte. Das andere Ufer dieses Stichbeckens ist parallel der Industriestraße geführt, bis zu dieser Plätze von 25 m nutzbarer Tiefe lassend. Man ging von der Anschauung aus, daß auch in einem Industriehafen Gelegenheit geboten sein müsse, Einzelgüter zu Sammelladungen aufzugeben und für dazu dienende Zwecke schien dieses Maß ein geeignetes zu sein. Durch die divergierende Richtung der beiden Ufer erweitert sich das Stichbecken, bis es die genügende Breite hat, um einem Schiff Raum zum Wenden zu geben, dann verengt es sich zu einem nach dem Altneckar führenden Hafenkanal.

Digitized by Google

Plan 7.



Entwickelung des Entwurfs zu einem Jndustriehafen.

Ausgeführter Entwurf mit vorges. Erweiterung.

Mannheim, im März 1907.

Digitized by Google

Digitized by Google

Auf der in das Hafenbecken vorspringenden Ecke steht eine kleine steinerne Pyramide. Sie wurde s. Z. von den Astronomen der Mannheimer Sternwarte errichtet als Richtungspunkt für den durch ihren Beobachtungsstandpunkt gehenden Meridian. Sie hat aber später auch geschichtliche Bedeutung erhalten, denn an dieser unmittelbar unterhalb der damaligen Neckarmündung gelegenen Stelle setzten in der Neujahrsnacht 1813/14 die preußischen und russischen Truppen über den Rhein, um die jenseits verschanzten Franzosen zu verjagen. König Friedrich Wilhelm III. und sein jugendlicher Sohn, der spätere Einiger des deutschen Reiches, wohnten der Handlung bei. Zur Erinnerung dessen wurde die Pyramide geschont und den Ufern die Namen Wilhelmkai, Preußenkai, Russenkai und Franzosenkai beigelegt.

Die am Wilhelmkai hinziehenden Gleise durchschneiden in ihrer Fortsetzung Industrieplätze größerer Tiefe und erreichen dann das Ufer des ehemaligen Neckarlaufes. Hier in der Nähe der Stadt schien der geeignete Platz zu sein, eine allgemeine Umschlagstelle einzurichten; deshalb wurde ein von der Stadt betriebener Kran errichtet, der von jedermann gegen festgesetzte Gebühren benützt werden kann.

Zufahrtsstraßen.

Zur Verbindung mit dem Stadtgebiet sind von Osten her 5 Straßenverbindungen vorgesehen worden; eine solche in Schienenhöhe und 4 mittelst Unterführungen unter der Preuß. Hess. Staatsbahn. Den wichtigsten Eingang bildet bis jetzt noch die Hauptachse der Neckarvorstadt, die Mittelstraße. Mit ihr trifft an der Durchfahrt zusammen die Rampe der neuen Neckarbrücke, welche sich ihrer Vollendung naht und die Altstadt Mannheim samt den jenseits des Neckars gelegenen Hafengebieten näher bringen soll.

Von der Durchfahrt in Verlängerung der Mittelstraße wird auch eine weitere Straße abgezweigt, um bei der Flößschleife den Einfahrtskanal zu überschreiten und den Zugang zur Bonadiesinsel und dem Gebiete auf der Friesenheimer Insel zu bilden.

Es ist schon erwähnt worden, daß sich die Preuß. Hess. Staatsbahn bei den Verhandlungen über Verlegung ihrer Linie einen Platz für eine Bahnhofserweiterung längs des Neckardammes gesichert hat. Die zwischen dieser und der Helmholtzstraße gelegene Fläche hat sich die Stadtgemeinde zur Errichtung ihres Hauptpumpwerkes für die Entwässerung und zu Lagerplätzen für ihre Baumaterialien vorbehalten.

Bei der Flößschleuse ist längs der Einfahrtszeile eine Schleife für Stammholz angelegt und das anschließende Ufer zum Festlegen von Nachen bestimmt worden.

Digitized by Google

Waldhofbecken.

Ein weiteres Hafenbecken ist am Nordende des rechtsufrigen Gebietes angelegt worden, dort, wo früher die Einfahrt zum Hafen im Herzogenried vorgesehen war. Aber nicht mehr als Anfang eines Zukunftshafens soll es dienen; es ist vielmehr bestimmt, etwa auf dem Binnenlande entstehende Fabriken in bequeme Verbindung mit der Wasserstraße zu bringen. Am einen, kürzeren, Ufer sind deshalb normalspurige Gleise angeschlossen; das längere Ufer ist für die schmalspurige Nebenbahn vorbehalten, welche von Käfertal aus hierher geführt werden soll und so die an ihr liegenden stark bevölkerten Ortschaften mit dem Industriehafen in Verbindung bringt. Zur Versorgung mit Arbeitskräften wird diese Bahn sicher von großer Bedeutung für den Industriehafen werden.

Querdamm (Diffenéstraße).

In gradliniger Fortsetzung durchquert die Hafenbahn von ihrem Eintritt in den Industriehafen aus den Altrhein auf mächtiger Dammschüttung. Mit Rücksicht auf den später zu erwartenden starken Verkehr nach dem jenseitigen Ufer ist außer dem Eisenbahngleis auch eine 12 m breite Straße übergeführt.

Zweimal ist der Damm durchbrochen. Das erste mal zur Durchfahrt für Schiffe. Zwei Öffnungen von 21,5 m lichte Weite werden durch eine Drehbrücke freigegeben. Die Innenfläche des zum Industriehafen umgewandelten Altrheins dient jetzt als Floßmarktplatz, auf welchem die vom Neckar kommenden Stämme gelagert und dem Verkaufe ausgesetzt werden. Stämme, welche noch weiter rheinab geflößt werden sollen, können durch einen von der Wasserbauverwaltung vorgeschriebenen 12 m weiten und mit fester Brücke überspannten Floßdurchlaß nach dem Floßbindeplatz verbracht werden, der sich unterhalb des Querdammes befindet. Zum rühmlichen Andenken an den verdienstvollen Präsidenten der Handelskammer und Vorstand des Stadtverordnetenkollegiums Philipp Diffené sind die wichtige Straßenverbindung und die in ihr liegende Brücke nach ihm benannt worden.

Linkes Ufer.

Eine Fläche von nahezu gleichmäßiger Breite stellt das linksufrige Gebiet dar. Durch die Friesenheimerstraße ist dieselbe in zwei Streifen zerlegt. Der eine, zwischen Straße und Hochwasserdamm gelegene, ist bei 92,45 m nutzbarer Tiefe für kleinere Betriebe bestimmt. Unternehmungen größeren Umfangs, die eben deswegen auch eher Anschluß an die Wasserstraße benötigen, sollen auf der Ostseite der Straße angesiedelt werden. Damit aber auch hier nochmals eine Teilung eintreten kann, sind Gleise auf der Außen- und Binnenseite angeordnet. Außer zwei bis an das Wasser durchgehenden Straßen sollen je nach Bedarf noch kurze Zufahrten zur Ausführung kommen.

Um auch solche Plätze, die nicht unmittelbar am Ufer gelegen sind, in bequeme Verbindung mit der Wasserstraße zu bringen, ist seitlich des Zu-

Digitized by Google

fahrtskanals zur Kammerschleuse ein Hafenbecken (der Inselhafen) ausgespart, an dem Umschlagsvorkehrungen zur allgemeinen Benützung errichtet werden sollen.

Bonadiesinsel.

Das Gleis längs des Hochwasserdammes setzt sich noch weiter fort, überschreitet das Unterhaupt der Kammerschleuse auf einer auch für Landfuhrwerke eingerichteten Drehbrücke und erreicht so die Bonadiesinsel. Von der längs des Hochwasserdamms hinziehenden Inselstraße ist nur eine Straße parallel mit dem Einfahrtskanal zur besseren Aufschließung des Geländes abgezweigt. Die mit schönen Bäumen bepflanzte Dammkrone selbst dient als beliebter Spazierweg. Gleisanschluß konnten die Plätze auf der Bonadiesinsel nur auf der Binnenseite erhalten.

Petroleumhafen.

Während des Baues wurde auf Wunsch der Großh. Eisenbahnverwaltung auf dem linken Ufer unterhalb des Querdammes noch ein mit Schwimmbalken abschließbarer Petroleumhafen angelegt, um der Deutsch-Russischen Naphta-Import-Gesellschaft Gelegenheit zu geben, sich hier anzusiedeln.

Querprofil durch die Hafenanlagen.

Die Uferkanten sind im allgemeinen auf Höhe des Hochwassers von 1882 = 9,06 m ü. N. N. angenommen. Von hier aus steigt das Gelände um 50 cm bis zu der Hauptstraße, so daß diese gleichsam einen Hochwasserdamm für das hinterliegende Gelände abgibt. Man konnte deshalb auch auf dem rechten Ufer die Querstraßen nach der Binnenseite abfallen lassen. An der Kreuzungsstelle mit der Preuß. Hess. Staatsbahn erreichen sie die Höhe 93,20 m ü. N. N., die auch für die Straßen in der künftigen Stadterweiterung in Aussicht genommen ist.

Uferausbau.

Der Ausbau der Ufer ist so einfach wie möglich gestaltet, da es jedem Platzinhaber überlassen bleiben soll, dasselbe nach seinem Bedürfnisse selbst auszugestalten. Die Befestigung mit Steinwurf und Pflaster reicht nur bis 6,0 m am Pegel, während die Böschungen von da aufwärts, weil selten vom Wasser bespült, nur berast sind. An den Stellen, wo voraussichtlich stärkerer Umschlag stattfinden wird, erhielt die Uferböschung eine einmalige Neigung und wurde deshalb mit Pflaster versichert, welches sich auf einen Holm stützt.

Ausrüstung des Hafens.

In sämtliche Straßen sind Entwässerungskanäle eingebaut, in welchen bei hohen Wasserständen mittelst Pumpen die nötige Vorflut erhalten wird, so daß auch die Keller trocken gehalten werden können. Wasserleitungen, Gasleitungen und elektrische Kabel zum Bezug von Licht und Kraft sind überall vorhanden; für die Anlage von Fabriken werden somit alle Vorbedingungen in vollstem Maße geboten.

Digitized by Google

Durch zwei Linien der elektrischen Straßenbahn ist das Hafengebiet mit der Stadt Mannheim verbunden, wodurch Beamten und Arbeitern Gelegenheit geboten ist, in kurzer Zeit jeden Punkt der weiten Fläche zu erreichen.

Spätere Fortführung des Unternehmens.

Natürlich hatte man sich schon bei der Bearbeitung des zur Ausführung bestimmten Entwurfs Rechenschaft darüber geben müssen, in welcher Weise etwa eine Weiterführung des Unternehmens möglich sei. Da außerhalb des über Gewann Hombusch bis zum Neurhein ziehenden Hochwasserdammes jegliche Erhöhung des Geländes untersagt ist, steht nur die zwischen Hochwasserdamm und dem Altrhein gelegene Fläche mit einer Längenausdehnung von 2,5 km und 700 m mittlerer Breite zur Verfügung.

Verschiedene Entwürfe sind in den Grundlinien ausgearbeitet worden, zur Ausführung wird voraussichtlich der folgende kommen: Längs des gerade gestreckten Hochwasserdammes sind Gleisgruppen in Aussicht genommen, in welchen ein Ordnen der Züge erfolgen kann, da der auf dem Hochgestade angelegte Sammelbahnhof bei weiterem Wachsen des Verkehrs nicht mehr ausreichen dürfte. Auf der anderen Seite wird der Bahnhof begrenzt durch eine ebenfalls das ganze Gebiet durchziehende Längsstraße. Zur weiteren Aufteilung sollen in nördlicher Richtung Straßen abgezweigt werden, zu deren beiden Seiten Industrieplätze anstoßen. Die Gleisverbindung erfolgt auf der Rückseite der Plätze. Durch Bahn und Straße stehen alle Plätze in Verbindung mit dem Wasser. Tritt ein Bedürfnis nach Umschlagsplätzen oder Industrieplätzen mit starkem Wasserverkehr auf, so sollen nach Bedarf Stichbecken eingeschaltet werden. Die ganze Anordnung hat den Vorteil, daß man sich bequem dem jeweiligen Bedarf und den gerade vorliegenden besonderen Wünschen anpassen kann.

Die Ausführung des Planes.

Der Entwurf vom Juni 1895 hatte im Februar 1896 die Genehmigung der Staatsbehörden gefunden. Obgleich seitdem ganz wesentlich neue Gesichtspunkte aufgetreten waren und wegen des Eisenbahnanschlusses die Großh. Eisenbahnverwaltung noch keine Entschließungen getroffen hatte, glaubte der Stadtrat doch, mit den Arbeiten zum Herstellen der Plätze auf dem rechten Ufer beginnen zu sollen. Der Bürgerausschuß erklärte sich mit dem Antrage am 14. Juli 1896 einverstanden, so daß am 8. August das Ausschreiben zur Vergebung der Arbeiten erfolgen konnte. Den Zuschlag erhielt die Bauunternehmung Ph. Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M. um den Preis von M. 769237.—. Der Vertrag erlitt mancherlei Abänderungen und Erweiterungen, da während des Baues das Einfügen der

Ausbau des rechten Ufers.

Digitized by Google

beiden Stichbecken, die Hochlegung der Bahn Waldhof-Neckarvorstadt, der Zufahrtskanal zur Kammerschleuse usw. hinzukamen.

Für die Ausführung war es besonders mißlich, daß die Verhandlungen mit der Hess. Ludwigsbahn bzw. Preuß. Hess. Staatsbahn sich so lange hinzogen; die Verlegung der Nebenlinie, die eigentlich die erste Arbeit hätte sein müssen, konnte erst im Januar 1898 begonnen werden. Eine weitere Folge war, daß auch die Verbindungsbahn Wohlgelegen-Industriehafen viel später fertig wurde, als in Aussicht genommen worden war. Einigen inzwischen schon im Industriehafen im Entstehen begriffenen Fabriken mußten deshalb vorläufige Anschlüsse an den Bahnhof Neckarvorstadt der Preuß. Hess. Bahn hergerichtet werden, auf welchen die Stadtgemeinde einen Betrieb mittelst Pferden einrichtete. Gegen Ende des Jahres 1899 waren die Bauten auf dem rechten Ufer der Hauptsache nach beendigt, bis dahin waren auch die Kammerschleuse, deren Ausführung von Großh. Rheinbauinspektion ebenfalls der Firma Holzmann übertragen worden war, fertig gestellt, so daß mit Beginn des Jahres 1900 der geordnete Betrieb im Industriehafen beginnen konnte.

Der Verkauf von Plätzen ging flott von statten. Der Stadtrat stellte deshalb schon im Januar 1900 beim Bürgerausschuß den Antrag, auch das linke Ufer und die Bonadiesinsel auszubauen. Die Genehmigung wurde anstandslos erteilt. Bei der Vergebung der Arbeiten reichte die Firma Grün & Bilfinger in Mannheim das niederste Angebot ein, erhielt den Zuschlag und führte den Bau in der Zeit bis 1903 aus.

Ausbau des linken Ufers und der Bonadiesinsel.

Die Diffenébrücke, deren Kosten die Eisenbahnverwaltung und Stadtverwaltung gemeinsam trugen, wurde von ersterer vergeben und durch die Firma Grün & Bilfinger und die Brückenbauanstalt Gustavsburg zur Ausführung gebracht. Im April 1903 wurde sie dem Verkehr übergeben.

Diffenébrücke.

Die Anschüttung der Dämme und Flächen haben die Bewegung von 4018663 cbm Boden erfordert. Ferner kamen zur Ausführung

Umfang der Leistungen.

9,711 km Straßen
8,282 km Straßenkanäle
26,510 km Eisenbahngleise innerhalb des Hafens
8,579 km Gleise der Verbindungsbahn.

Die Uferlänge beträgt 8,245 km, wovon 7,705 km als nutzbares Ufer bezeichnet werden.

Gewonnen wurden damit:
1006540 qm nutzbares Gelände, während für Gleisanlagen, Straßen-Uferböschungen 328896 qm und auf die Wasserflächen 650600 qm entfallen.

Digitized by Google

Der Aufwand, ohne Bauzinsen, hat bis jetzt betragen:

Pos. 1.	Bauvorbereitung	27 804.68	M.
„ 2.	Geländeerwerb	837 219.38	„
„ 3.	Erd- und Baggerarbeiten	2 518 152.77	„
„ 4.	Böschungssicherungen	429 110.83	„
„ 5.	Straßen	427 450.64	„
„ 6.	Gleisanlagen	401 988.15	„
„ 7.	Kanalisation einschl. Friesenheimerstraße	421 614.56	„
„ 8.	Verlegung der Preuß. Hess. Staatsbahn	443 422.22	„
„ 9.	Brücken und Durchlässe	206 486.61	„
„ 10.	Straßenbeleuchtung und öffentliche Brunnen	66 515.82	„
„ 11.	Aufsicht und Vermessung	176 301.76	„
„ 12.	Verschiedenes	493 749.82	„
	Zusammen:	6 449 818.25	M.

An Einrichtungen, die im Voranschlage nicht vorgesehen waren, sind beschafft worden: 2 elektrische Drehkranen von je 4 t Tragkraft mit Krangerüst und Spillanlage.

Weiter werden zum völligen Ausbau des linken Ufers noch nötig werden ca. 80 000 M., so daß der Gesamtaufwand der Stadtgemeinde für die bis jetzt ausgeführten Anlagen ohne elektrische Kabel und Straßenbahn auf 6 529 818.25 M. anzusetzen ist.

Für das Unternehmen haben ferner ausgegeben:

die Großh. Eisenbahnverwaltung	1 693 873.13	M.
die Großh. Wasserbauverwaltung	525 097.72	M.*)

Es betragen somit die Gesamtkosten der ganzen Anlage 8 748 789.10 M. ohne die in Aussicht genommene Erweiterung.

Von der Großh. Flußbauverwaltung sind weiter 39,38 ha Gelände unentgeltlich überlassen worden, dafür sind aber wieder 7,87 ha neu geschaffene Wasserflächen in das Eigentum des Staates übergegangen.**) Die zur Verfügung gestellten Flächen haben aber nicht etwa die billigsten Plätze abgegeben. Als Überreste alter Flußläufe waren sie tief gelegen und erforderten deshalb große Massen zur Auffüllung. Im Durchschnitt wurden sie 5 m hoch überschüttet, während das angekaufte Gelände 2,5 m höher gelegen war. Die Mehrkosten der Ausführung betrugen deshalb 2,5 × 0,7 = 1.75 M. gegenüber einem Ankaufspreis von 0.50 M.

*) Kammerschleuse . . 493 806.38 M.
Nachenhafen . . . . 22 794.32 „
Leitpfähle . . . . 88 497.02 „
zus. 525 097.72 M.

**) Außerdem mußte die Stadtgemeinde an die Flußbauverwaltung 15 688 M. bezahlen für 15 120 qm ehem. flußbauärarisches Gelände, welches an die Preuß. Hess. Staatsbahn zur Erweiterung des Bahnhofes abgetreten wurde.

Digitized by Google

Das Ergebnis.

Digitized by Google

Längst aber bevor der Tisch für die Industrie gedeckt war, hatte sich die schwierige Frage der Entlohnung des bedienenden Personals, will sagen der Eisenbahn, erhoben. Schon im Juli 1895 hatte der Stadtrat bei der Gr. Generaldirektion der Staatsbahnen angeklopft und sich erkundigt, wie sie es in diesem Punkte zu halten gedenke. Die im vorigen Abschnitt geschilderte Verlängerung der Verbindungsbahn zwischen Industriehafen und Zentralgüterbahnhof hatte da eine veränderte und zwar nicht zum Vorteil der Stadt veränderte Sachlage geschaffen. Wäre die ursprüngliche Absicht, die Verbindung durch Überbrückung des Neckars herzustellen, ausgeführt worden, so hätte sich die tarifarische Gleichstellung des Industriehafengebiets mit den übrigen Hafenanlagen wohl von selbst verstanden. So aber hatte die badische Bahn die Güter nicht nur auf eine längere Strecke zu befördern, sondern mußte obendrein der hessischen Ludwigsbahn für die Mitbenützung ihrer Linie eine Entschädigung gewähren. Auf eine glatte Gleichstellung des Industriehafens mit dem Staatshafen hatte man daher in Mannheim wohl kaum gerechnet, noch viel weniger aber jedenfalls auf eine Überraschung von der Art des Antwortschreibens der Generaldirektion. Besagtes Schreiben sprach sich nämlich dahin aus, daß nach Ansicht der Generaldirektion ein eigener Tarifsatz für das Industriehafengebiet eingeführt werden müsse, der schlicht und recht durch Anstoß an die Mannheimer Frachtsätze zu bilden sei, außerdem sei eine Überfuhrgebühr für die Beförderung von den Sammel- nach den Privatgleisen im Höchstbetrag von M. 2.— zu entrichten.

Der Kampf um die Tarife.

Stadtverwaltung und Handelskammer waren sich sofort darüber klar, daß die Ausführung dieses Vorhabens der Stadt den Bau des Industriehafens ersparen würde; sie taten sich daher zu einer Eingabe zusammen, die wirklich eine ganze Menge triftiger Gründe für die ersehnte tarifarische Gleichstellung der neuen Anlage mit den alten aufführte. Wir brauchen die Eingabe hier nicht zu wiederholen, da der Leser aus dem Inhalt der beiden ersten Abschnitte sie mit einiger Phantasie selbst würde konstruieren

Digitized by Google

können. Und siehe da, vor solch warmem Appell schmolz auch die fiskalische Eisrinde merklich zusammen! Zunächst wurde einmal für den Umschlag der Massengüter die Gleichstellung zugesagt, die Frachtsätze der übrigen Güter und die Überfuhrgebühr aber um etwa die Hälfte ermäßigt. Diese Zugeständnisse konnten jedoch höchstens als Abschlagszahlung betrachtet werden, denn die Interessentenkreise erklärten auch unter der Herrschaft der nunmehr in Aussicht genommenen Sätze eine Besiedlung des Hafens für sehr unwahrscheinlich, soweit Industriezweige wie Mühlen, Sägewerke und andere in Betracht kämen, sogar für einfach ausgeschlossen.

Eine kitzliche Situation.

So war die Lage der Stadtverwaltung eine recht unbehagliche geworden. Sollte man ins Ungewisse hinein bauen oder die Verantwortung für die Verzögerung des Hafenbaues solange übernehmen, bis die Tariffrage geregelt sein würde? Man entschied sich für den ersten Weg, verhandelte unermüdlich weiter und erlangte so außer dem Nachlaß der Überfuhrgebühr allmählich für eine Reihe wichtiger Artikel die Qualifikation als Massengut und damit die tarifarische Gleichstellung. Daß aber diese für den ganzen Verkehr im Industriehafen errungen werden muß, gilt heute wie je als unverrückbar im Auge zu behaltendes Ziel, ja heute mehr als je, nachdem mit der Verlegung des Rangierbahnhofs der wichtigste Grund einer differentiellen Behandlung hinfällig geworden ist.

Der Einzug der Gäste.

So war also die Entlohnung der Eisenbahn für ihre Leistungen vorläufig festgesetzt, andere Fragen wie die der teilweisen Verwendung des Geländes zu Lagerplätzen gleichfalls geregelt — der Einzug der Gäste konnte vor sich gehen. Da bekam denn die Stadt das eigenartige bängliche Gefühl zu spüren, das den Herrn Direktor vor Beginn eines Stückes an das Auge des Vorhangs treibt, das den jungen Arzt unruhvoll im Sprechzimmer auf- und abschreiten läßt, ein Mischgefühl von Hoffnung und Verzagtheit. Wohl war es nicht das erste gewerbliche Unternehmen, in das die Gemeinde sich einließ: sie hatte ein Gaswerk, eine Abfuhranstalt, einen Viehhof usf. schon seit geraumer Zeit in Betrieb, auf die Straßenbahn warf sie ingleichen ein begehrliches Auge. Allein der Hafenbau war doch ein Unterfangen ganz anderen Schlages. Dort hatte die Stadt ein Monopol auf Verrichtungen, deren jeder sich bedienen muß, hier aber trat sie in Wettkampf mit anderen Konkurrenten intra muros et extra. Niemand konnte darum berechnen, inwieweit der Erfolg der Stadt ihr Opfer lohnen werde. Was würden die Lauen, die Kleingläubigen oder gar die Schadenfrohen sagen, die es allemal voraus gewußt haben, wenn der Wurf sein Ziel verfehlt? Ein gütiges Geschick hat es gefügt, daß sie nicht in Aktion zu treten brauchten. Als

Digitized by Google

der Ruf erschallt war, als die Nachricht von dem neuen Unternehmen in der Welt sich verbreitete, da kamen binnen kurzem so viele Liebhaber, wie die Stadt es sich nie hätte träumen lassen. Das beklemmende Gefühl der Unsicherheit verschwand, es sproßte der Mut zu neuen Taten, zum Ausbau des Begonnenen, wie schon im vorigen Abschnitt gezeigt worden ist. Wenn wir heute den Leser einladen, dem Aufzug der Gewerbe zuzuschauen, die den Industriehafen bevölkern, so ist es eine stattliche Parade, die wir selbander abnehmen dürfen. Versagen wir uns also nicht länger das Gefühl solch berechtigten Stolzes! Es haben sich bis 1. Januar 1907 im Industriehafen niedergelassen:

Auf dem rechten Ufer:

Verkaufte Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm
A. Heymann	Malzfabrik u. Maismühle	16787
Bopp & Co.	Saßfabrik	5500
Rhein. Gipsindustrie	Gips- u. Rohrgewebefabr.	5290
Rud. Otto Meyer	Eisenwerk	19895
J. Neter Sohn	Eisenwarenfabrik	3225
Diez & Röder	Degras- und Fettfabrik	4960
August Roth	Dachpappen- und Teerproduktenfabrik	9621
Th. Lucan	Eisenkonstruktion und Brückenbau	18168
Süddeutsche Kabelwerke A.-G.	Bleikabelfabrik	5984
Etablissem. Hutchinson	Weichgummifabrik	12000
Karl Cron	Brauereimaschinenfabrik	2465
Ad. Messerschmitt	Dampfsäge- u. Hobelwerk	12402
Bopp & Co.	Saßfabrik	1430
Süddeutsche Kabelwerke A.-G.	Bleikabelfabrik	2703
R. Jäckel	Mechanische Werkstätte	2000
F. & A. Ludwig	Baugeschäft	5000
M. Amson	Fabrik für Kellerei-Artikel und -Maschinen	6670
J. Fuld	Erbsenschälmühle	1000
Gebr. Heuß	Schiffswerft u. Ankerfabr.	16507
Ad. Krebs	Wichsefabrik	7358
Fr. Zeitz	Walzbleiröhrenfabrik	2500
Fr. Voch	Kisten- und Leiternfabrik	4000
W. Siegel	Malzfabrik	4000
Th. Lucan	Eisenkonstruktion und Brückenbau	6600
Diez & Röder	Degras- und Fettfabrik	1430
M. Kahn & Söhne	Bettfedernfabrik	12002
Pet. Dostmann	Zimmergeschäft	2249
Werner & Nicola	Mühlenfabrik	10000
Gebr. Blumenstein	Sack- und Deckenfabrik	2249
Rhein. Gipsindustrie	Gips- u. Rohrgewebefabr.	281
Gebr. Heuß	Schiffswerft u. Ankerfabr.	7000
Kopp & Co.	Stampf- u. Gußasphaltf.	5212
Rhein. Gipsindustrie	Gips- u. Rohrgewebefabr.	1000
Cahn & Rheinauer	Zurichtung von Pflanzenfasern	2886
Voch	Wirtschaft	440
Th. Kremser	Sackfabrik	1500
V. Knieriem	Kaffeerösterei	1000
Pet. Dostmann	Zimmergeschäft	1200
Fettsäure- und Glycerinfabrik	Fettsäure und Glycerin	8878
Gust. Spangenberg	Lack-, Firniß- u. Kittfabrik	3000
Etablissem. Hutchinson	Weichgummifabrik	3000
Friedrich Brenneis	Fenster- und Türenfabrik	2437
Adolf Harloff	Kohlenlager	2622
Lenfieffer & Co.	Dampfbäckerei	2400
Werner & Nicola	Mühlenwerke	4052
Albert Heymann	Malzfabrik u. Maismühle	575
Ludwig Nickel	Straßenwalzenbetrieb, Straßenbauunternehm. Mechanische Werkstätte	1255
Textilindustrie	Fabrik. appret. Gewebe	4000
Karl Renninger	Verzinkerei	1256
Pet. Dostmann	Schreinerei u. Zimmerg.	172
Kaufmann Söhne	Pflanzenbutterfabrik und Öl-Raffinerie	6453

Digitized by Google

Verpachtete Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm
Th. Lucan	Eisenkonstruktion und Brückenbau	192	Eugen Lutz	Kohlenlager	2309
Unionbank Wien	Holzlagerplatz	4000	Sperling's Nachf. Dauth	Faßholzhandlung	1300
Ludw. Mayer	Holzhandlung	3000	Lorenz Walter	Kohlenlager	573
Bouquet & Ehlers	Kanalbau und Installationsgeschäft	1049	Eugen Lutz	Kohlenlager	2636
Ettlinger & Gasteiger	Holzhandlung	3000	Karl Renninger	Verzinkerei	150
Société anonyme de Marbes le Château	Marmor-Industrie	800	M. Zietzschmann	Speditionsgeschäft	1432
Paul Rosenbacher	Holzlagerplatz	3000	Syndikatfreie Kohlenvereinigung	Kohlenlager	10000
Wallgott & Soergel	Kohlenlagerplatz	762	Adolf Harloff	Kohlenlager	5000
Generaldirektion Gr. Bad. Staatseisenbahnen	Lagerplatz	116	Gustav Löcher jr.	Kohlenlager	1899
Adolf Harloff	Kohlenlager	4632	M. Zietzschmann	Speditionsgeschäft	1500
			Syndikatfreie Kohlenvereinigung	Kohlenlager	20276

Auf der Bonadies-Insel:

Verkaufte Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm
Mannheimer Rudergesellschaft	Bootshaus	2202	Huth & Co.	Fabrik f. Holzbereitung	19080
Georg Karl Zimmer	Chemische Fabrik	25000	Verein deutscher Ölfabriken	Ölfabrikation	35640
Derselbe		3084	Derselbe		35640

Verpachtete Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm
L. Kuhn	Frachtflößerei und Holzhandlung	684	Verein deutscher Ölfabriken	Ölfabrikation	251

Auf dem linken Ufer:

Verkaufte Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm
Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft	Petroleum-Import	8500	Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft	Petroleum-Import	172

Digitized by Google

Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Gekaufte Fläche qm
Deutsch-K. Naphta-Import-Gesellschaft	Petroleum-Import	8300	Emrich's Hobelwerk	Hobel- und Sägewerk	17661
Gebr. Singado	Mechanische Hanf- und Drahtseilfabrik	10886	Hildebrand Söhne	Mühlenwerke	26000
			Pfälz. Mühle A.-G.	Mühlenwerke	15456
Grün & Bilfinger	Baugeschäft	7750	Emrich's Hobelwerk	Hobel- und Sägewerk	13

Verpachtete Plätze:

Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm	Firma	Geschäftszweig	Verpachtete Fläche qm
Galizische-Karpathen-Petroleum-Gesellschaft	Petroleum-Import	4025	Emrich's Hobelwerk	Hobel- und Sägewerk	7339
Dieselbe		6372			

Die Aufteilung des Geländes.

Der Leser wird uns das Zeugnis ausstellen müssen, daß wir ihn bisher mit Statistik so ziemlich verschont haben. Manch schöne Gelegenheit hat sich geboten, ihn mit einer Flut von Zahlen zu überschwemmen — wir haben sie ungenützt verstreichen lassen. Jetzt aber können wir nicht länger an uns halten. Hier vor uns liegt das Verzeichnis der verkauften und verpachteten Industriehafenplätze; ein so viel wir wissen nie und nirgends statistisch behandeltes Thema bietet sich uns damit. Es wäre daher ungerecht, um nicht zu sagen unmoralisch, wollte man von einem Statistiker verlangen, an diesem Material contra naturam sui generis achtlos vorbeizugehen.

Ziehen wir also die verkauften und verpachteten Plätze nach Größenklassen zusammen, indem wir gleichzeitig die von einer und derselben Firma allmählich erworbenen vereinigen, so zeigt sich folgendes Bild:

	unter 2000 qm		2000–5000 qm		5001–10000 qm		10001–20000 qm		über 20000 qm		zusammen	
	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm
Rechtes Ufer												
Verkaufte Plätze . .	6	6451	15	46405	10	72770	6	90713	2	48275	39	264614
%		2,4		17,5		27,5		34,3		18,3		100,0
Verpachtete Plätze . .	9	6841	7	20877	1	9632	–	–	1	30276	18	67626
%		10,1		30,9		14,2				44,8		100,0
zusammen	15	13292	22	67282	11	82402	6	90713	3	78551	57	332240
%		4,0		20,3		24,8		27,3		23,6		100,0

Digitized by Google

	unter 2000 qm		2000–5000 qm		5001–10000 qm		10001–20000 qm		über 20000 qm		zusammen	
	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm	Betriebe	Fläche qm
Bonadiesinsel und linkes Ufer												
Verkaufte Plätze . .	1	2202	–	–	1	7750	5	80068	3	125364	10	215384
%		1,0				3,6		37,2		58,2		100,0
Verpachtete Plätze . .	2	935	–	–	1	7339	1	10397	–	–	4	18671
%		5,0				39,3		55,7				100,0
zusammen	3	3137	–	–	2	15089	6	90465	3	125364	14	234055
%		1,3				6,4		38,7		53,6		100,0
Ganzer Industriehafen												
Verkaufte Plätze . .	7	8653	15	46405	11	80520	11	170781	5	173639	49	479998
%		1,8		9,7		16,8		35,6		36,1		100,0
Verpachte Plätze . .	11	7776	7	20877	2	16971	1	10397	1	30276	22	86297
%		9,0		24,2		19,7		12,1		35,0		100,0
zusammen	18	16429	22	67282	13	97491	12	181178	6	203915	71	566295
%		2,9		11,9		17,2		32,0		35,0		100,0

Käufer und Pächter.

Erinnern wir uns daran, daß der Mangel an käuflichem Hafengelände den Anstoß zur Erbauung des Industriehafens gegeben hat! Hier haben wir den Beweis, daß dieser Mangel kein eingebildeter war: rund 50 ha Hafengelände sind von Liebhabern käuflich erworben worden. Die Pacht von Lagerplätzen tritt hinter der Veräußerung des Geländes ganz zurück. Die meisten Käufer fanden sich für Plätze von 2000–5000 qm, nahezu ebensoviele aber für Platzgrößen von 5000–10000 und von 10000 bis 20000 qm. Großgrundbesitz – wenn man solchen für Industriegelände bei 2 ha beginnen läßt – hat dagegen nur der zehnte Teil aller Käufer begehrt, und nicht viel häufiger waren ihre Antipoden, die Reflektanten auf weniger als 20 ar Gelände, vertreten. Der beanspruchten Fläche nach stehen aber die beiden obersten Größenklassen (1–2 ha und darüber) mit $^7/_{10}$ alles verkauften Geländes weitaus im Vordergrund, während sie vom verpachteten Gelände noch nicht ganz die Hälfte in Anspruch genommen haben und dementsprechend die Kleinpächter (von Gelände bis zu 1 ha Größe) viel stärker beteiligt sind, als die „Kleinkäufer".

Die drei Bestandteile des Hafens zeigen aber eine sehr ungleiche Konfiguration der Plätze. Die Bonadiesinsel und das linke Ufer gehören dem Großgrundbesitz, der dort fast $^3/_5$ des verkauften Geländes mit Beschlag belegt hat, während er auf dem rechten Ufer sich mit einem knappen Fünftel

Digitized by Google

begnügt. So ist denn auch die Durchschnittsfläche eines verkauften Platzes dort 21 538, hier nur 6785 qm. Machen wir durch eine Zusammenfassung uns noch einmal den ganzen Unterschied deutlich. Von je 100 verkauften qm entfielen auf Plätze von

	unter 2000 qm	2000 – 10 000 qm Fläche	über 10 000 qm
auf dem rechten Ufer	2,4	45,0	52,6
auf dem linken Ufer und der Bonadiesinsel	1,0	3,6	95,4

Schon während der Projektierungsarbeiten war erkannt worden, daß das rechte Ufer hauptsächlich als Sitz von Mittelbetrieben in Betracht kommen werde. Der vorige Abschnitt wußte uns darüber zu berichten, welche Veränderungen an dem Entwurf diese Erkenntnis bewirkt hat. Der Erfolg aber hat, wie der Absatz der Plätze zeigt, diese Maßnahmen gerechtfertigt.

Der Anteil der Gewerbe.

Noch aber wissen wir nicht, ob der Industriehafen seinen Namen mit Recht führt, ob auch wirklich ein Industriehafen aus ihm geworden ist. Diesen Nachweis zu liefern, ist die Aufgabe der folgenden Tabelle, die in leichter Anlehnung an die amtliche Statistik über den gewerblichen Charakter der Ansiedler Rechenschaft gibt.

Industrie	Verkauft an Betriebe	Verkauft qm	Verpachtet an Betriebe	Verpachtet qm	Handel und Verkehr	Verkauft an Betriebe	Verkauft qm	Verpachtet an Betriebe	Verpachtet qm
der Fette und Öle	6	103359	1	251	Handel mit Bau- u. Brennmaterialien	2	19594	14	73468
Eisenindustrie	11	96228	2	342	Spedition	–	–	1	2932
der Nahrungs- und Genußmittel	8	81270	–	–	Beherbergung	1	440	–	–
der Holzbearbeitung	5	62523	1	7339	Handel und Verkehr	3	20034	15	76400
Baugeschäfte und Verfertigung von Baumaterial	6	31204	1	1049	Außerdem				
Chemische Industrie	1	28084	–	–	Eisenbahnverwaltung	–	–	1	116
Textilindustrie	5	21521	–	–	Sport	1	2202	–	–
Gummifabrikation	1	15000	–	–	Sonstige zusammen	1	2202	1	116
Bekleidung und Reinigung .	1	12002	–	–					
der Steine und Erden . . .	1	6571	1	800					
Industrie . . .	45	457762	6	9781	Insgesamt	49	479998	22	86297

Jetzt haben wir's schwarz auf weiß! Die Industrie hat 46,75 ha im neuen Hafen erworben, Handel und Verkehr 9,64. Sonach heißt der Hafen sich mit vollem Recht Industriehafen. Dabei hat die Industrie in der Hauptsache gekauft, der Handel gepachtet, denn es entfielen

auf	von je 1000 verkauften qm	von je 1000 verpachteten qm	insgesamt abgegebenen qm
Industrie	954	113	**825**
Handel und Verkehr	42	885	**170**

Digitized by Google

Wie sich die einzelnen Gewerbegruppen an dem Absatz beteiligt haben, wolle der freundliche Leser aus der Tabelle ersehen, deren gewerbestatistische Bezeichnungen bei einigem Nachdenken deutlich werden. Die hohe Beteiligung der Gruppe Nahrungs- und Genußmittel kommt auf Rechnung der Mühlen und der Malzfabriken, zum Handel mit Bau- und Brennmaterial andererseits zählen sich sehr ungleiche Brüder: der Petroleum- wie der Kohlen- und der Holzhandel. Schade, daß die Ergebnisse der bevorstehenden großen Betriebszählung noch nicht bekannt sind: auf ihrer Grundlage ließe sich recht lehrreich dartun, was der Industriehafen für die Mannheimer Industrie bedeutet. Allein wer weiß, der Leser ist's vielleicht auch so zufrieden, zumal er doch nicht ganz unbehelligt uns entschlüpft, sintemal wir gleich hernach mit anderen Hilfsmitteln den Versuch machen werden, über diese Bedeutung ungefähr ins Klare zu kommen. Zuvor aber erlauben wir uns, ihn auf die beigeheftete graphische Darstellung oder wie man neuerdings nicht gerade glücklich sagt, Schaulinienzeichnung aufmerksam zu machen. Sie enthält einen Nachweis über die Finanzgebahrung dieses städtischen Unternehmens, sagt aus, wie der Bauaufwand gewachsen und inwieweit er allmählich wieder hereingebracht worden ist. Um dem Leser nicht allzuviele Zahlen in diesem Abschnitt vorzusetzen, haben wir die Umwandlung in ein Graphikon dem tabellarischen Nachweis vorgezogen.

Eine illustrierte Bilanz.

Allein die Stadt hat sich bekanntlich dem Staat gegenüber verpflichtet, den finanziellen Gesichtspunkt dem volkswirtschaftlichen hintanzusetzen und niemand kann ihr nachsagen, daß der Appetit mit dem Essen gekommen sei, daß bei dem flotten Absatz des Geländes die fiskalische Strömung Oberwasser erlangt habe. So tritt auch für uns dieser Ausweis über die finanzielle Entwicklung des Unternehmens zurück hinter der Frage: „Was bedeutet der Hafen im wirtschaftlichen Leben der Stadt? Hat er gehalten, was seine Väter sich von ihm versprachen?“

Der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt.

Vorab ein paar Worte über den Verkehr, der sich in der neuen Hafenanlage abspielt. Lebhaft ist es da draußen geworden am Altrhein, wo vormals Rohr und Weide ins tote Wasser starrten, wo kein Laut sich hervorwagte, wenn nicht der Frösche Lobgesang ein friedlich Dasein pries. Jetzt rasselt der Kranen, hebt schnaufend die Last und schüttet sie polternd herab, es zischen die Sägen, der Hammerschlag dröhnt, rings hastet ein hurtiges Volk. Ruhe und Beschaulichkeit sind gewichen, Lärm und Unrast an ihre Stelle getreten.

Andere Zeiten.

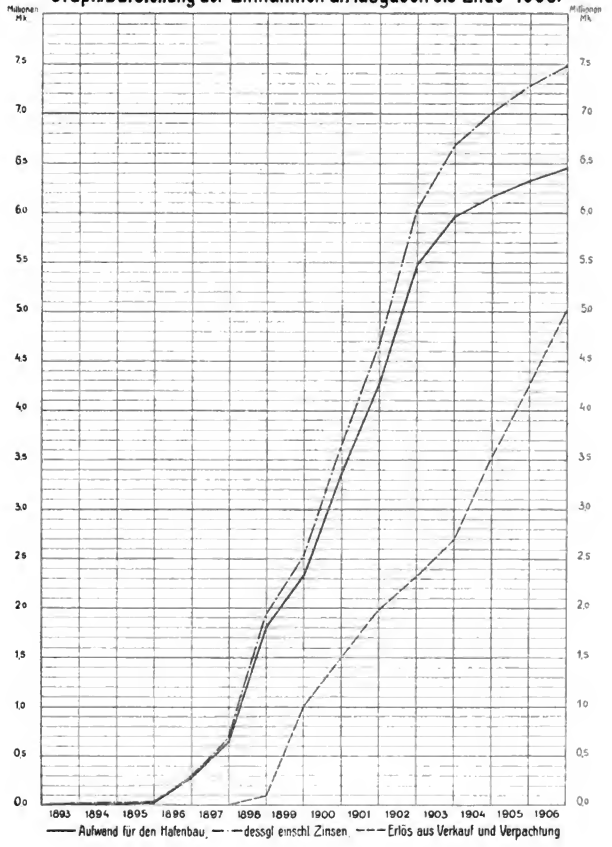
So lebhaft wie im Handelshafen gehts freilich nicht zu, denn der Industriehafen „hat es mehr innerlich“; er ist kein Umschlagshafen, durch

Stille Wasser sind tief.

Digitized by Google

INDUSTRIE-HAFEN MANNHEIM

Graph. Darstellung der Einnahmen u. Ausgaben bis Ende 1906.



Digitized by Google

den die Gütermenge mit kurzem oder gar keinem Aufenthalt dahinflutet, er hält vielmehr die ihm zugebrachten Güter fest, verbraucht oder verarbeitet sie und gibt sie umgeformt weiter. Seine Leistung für die Volkswirtschaft liegt weniger offen zutage; was er schafft, spielt sich mehr im Innern der Betriebe ab. Wenn er aber auch kein solcher Tonnenschlinger ist, wie ein richtiger Umschlagshafen, der wahllos Getreide, Kohlen, Sand und Steine schluckt, so macht der Industriehafen trotzdem in der Güterstatistik auch heute schon eine recht gute Figur. Über seinen Schiffsverkehr zwar können wir nichts aussagen, da er aus den Gesamtziffern des hiesigen Hafenverkehrs nicht ausgeschieden wird.

Einer, der mitreden darf.

Dagegen geben über den Bahnverkehr der Station Mannheim-Industriehafen die Jahresberichte der Gr. Generaldirektion der Staatsbahnen Auskunft. Nach deren Angaben ist die folgende Tabelle zusammengestellt.

Güterverkehr der Station Mannheim-Industriehafen.

Jahr	Summe der versandten und empfangenen Güter	Güter-				Gütertransporttaxen einschl. Spesen und Nachnahmen
		Versand		Empfang		
		Binnen-Verkehr	Direkter Verkehr	Binnen-Verkehr	Direkter Verkehr	
						ℳ
1900	79649	3928	6527	35719	33475	275060
1901	109321	8560	21239	29504	50018	445956
1902	161854	28526	44532	27565	61231	541053
1903	205044	47299	82433	22818	52494	721475
1904	242230	53063	108588	24103	56476	757704
1905	296130	64626	131607	99897		938773
1906	422360	85607	190925	145828		1353630

Jedermann wird zugeben, daß das ein sehr ansehnliches Wachstum ist. Schon 1901, im ersten vollen Betriebsjahr, stand der Hafen mit seiner Einnahme aus dem Güterverkehr an 18. Stelle unter den badischen Stationen, 1905 bereits an 11. und im laufenden Jahre, wenn die beiden im Bau vollendeten Riesenmühlen in Gang gesetzt sein werden, dürfte die Station Mannheim – Industriehafen noch weiter aufrücken.

Vom Verkehr der Mutterstation Mannheim macht derjenige der Station Industriehafen einen stetig zunehmenden Prozentsatz aus, nämlich:

1900	2,18	1903	6,06
1901	3,47	1904	7,14
1902	5,12	1905	8,68
	1906		11,50.

Digitized by Google

Der Leser hat oben Namen und Art der Betriebe erfahren, die sich im Industriehafen häuslich niedergelassen haben, die folgende Tabelle wird ihn daher nicht ganz fremd anmuten.

Verkehr der Station Mannheim-Industriehafen in den wichtigsten Artikeln
(Tonnen)

Güter.	1902	1903	1904	1905	1906	1902 = 100 gesetzt war der Verkehr von 1906
Versand						
Blei	1342	1752	1602	1554	2000	149
Düngemittel	2408	15944	22034	24136	20257	841
Eisen roh	387	294	1581	483	2834	732
Eisen fabriziert	4009	5021	8358	8745	14031	350
Getreide	10606	15883	15087	19488	31484	297
Holz	5375	6333	10307	12408	16308	303
Mehl	14747	33493	39965	41156	53445	362
Petroleum	12849	13770	21591	20296	14722	115
Steinkohlen, Koks	2012	4893	23427	44386	68696	3414
Teer	1000	1734	4791	5276	3682	368
Empfang						
Eisen fabriziert	5067	3851	5238	5953	12887	254
Getreide	9023	8744	7099	7614	6633	73
Holz	22676	16280	14870	19405	26076	115
Steinkohlen	17454	14516	17354	20529	19569	112
Teer	468	2005	3149	1410	1863	398
Zement	–	505	1830	2345	4303	–

Wer sich die Mühe nehmen will, kann wohl verfolgen, wie die allmähliche Besiedlung des Hafens den Verkehr in den verschiedenen Artikeln belebt und wie der freiere Ellbogenraum der Betriebe an ihrem neuen Standort in gleicher Richtung gewirkt hat. Der gesamte Versand der oben einzeln aufgeführten Waren hat sich seit 1902 von 54 735 auf 227 559 Tonnen oder im Verhältnis von 100 : 416 gehoben, indes der Empfang, der sich mehr zu Wasser abspielt und deshalb hier nicht recht zum Vorschein kommt, von 54 688 auf 71 331 Tonnen oder im Verhältnis von 100 : 130 gestiegen ist. Wohlgemerkt nur der Verkehr der in der Tabelle angegebenen Artikel, der immerhin 1906 erst 70,8 % vom gesamten Bahnverkehr des Industriehafens ausmachte.

Schade! Schade, daß Kurfürst Friedrich IV. von der Pfalz nicht erst ein Jahr später auf den Gedanken kam, die Stadt Mannheim zu gründen. Dann hätten wir diese Zeilen erst im nächsten Jahre zu schreiben brauchen und dem Leser noch ganz andere Wachstumziffern vorsetzen können.

Digitized by Google

Was bedeutet der Hafen im gewerblichen Leben der Stadt?

Wollen wir aber tiefer eindringen in die Bedeutung des Industriehafens für das gewerbliche Leben unserer Stadt, dann müssen wir das Material der Gr. Fabrikinspektion und das Steuerkataster zu Rate ziehen. Für den Stand vom 1. Januar 1905 haben wir eine solche Untersuchung vorgenommen, die einen Ausdruck der Entwicklung des Hafenunternehmens im ersten Jahrfünft seines Bestehens zu geben versuchte. Die Einzelheiten dieser recht umständlichen und mühsamen Arbeit sind für den Leser kaum von Bedeutung; ihr Schlußergebnis findet er in der folgenden Tabelle zusammengestellt, der wir erläuternd die nachstehenden Bemerkungen hinzusetzen müssen.

Die Betriebe des Industriehafens scheiden sich in solche, die schon vor der Anlegung des Hafens auf hiesiger Gemarkung bestanden haben, zweitens in solche, die von auswärts hierher verlegt worden und drittens in solche, die neu entstanden sind. In unserer tabellarischen Darstellung sind die beiden letztgenannten Arten vereinigt worden, denn es ist im Effekt für Mannheim gleichgültig, ob ein im Industriehafen angesiedelter Betrieb von auswärts dorthin verlegt oder dort erst ins Leben gerufen worden ist. Die Tabelle bringt deshalb auch keine Nachweisung der (übrigens wohl kaum vollständig festzustellenden) Kapitalien und Arbeiterzahlen der hierher verlegten Betriebe *vor* der Verlegung; sie stellt sich vielmehr auf den Standpunkt, daß der für Mannheim durch diese Betriebe entstandene Zuwachs an solchen einen *Reingewinn* bedeutet.

Roh- und Reingewinn.

Der Gesamtzuwachs durch Vergrößerung alter und Anlage neuer Betriebe belief sich nun nach der Tabelle auf 15 Betriebe mit 976 Arbeitern und M. 5 799 400.— Gewerbesteuerkapital. Ohne in den Fehler des post hoc ergo propter hoc zu verfallen, wird man diesen Zuwachs doch in der Hauptsache auf Konto der Anlage des Industriehafens setzen dürfen. Vor allem gilt dies hinsichtlich der hierher verlegten Betriebe, auf welche der größere Teil des Zuwachses an Arbeiterzahl und Steuerkapital entfällt.

Aber auch von der Zunahme der aus anderen Teilen der hiesigen Gemarkung in den Hafen verlegten Betriebe wird auf Rechnung der Hafenanlage der größere Posten zu setzen sein, denn in vielen Fällen bot die Verlegung eben erst die Möglichkeit zur Vergrößerung des Betriebs. Auch war die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren nach 1900 nicht dazu angetan, das Gewerbsteuerkapital ohne besondere Veranlassung in die Höhe zu schrauben.

Digitized by Google

Arbeiterzahl und Gewerbsteuerkapital der im Industriehafen angesiedelten Betriebe (Ende 1904)

Art des Betriebs	Jahr	Vor der Verlegung in den Industriehafen in Mannheim ansässige Betriebe der Betriebe			Vorher auswärts ansässige oder neugegründete Betriebe der Betriebe			der sämtlichen Betriebe		
		Anzahl	Arbeiterzahl	Gewerbsteuerkapital ℳ	Anzahl	Arbeiterzahl	Gewerbsteuerkapital ℳ	Anzahl	Arbeiterzahl	Gewerbsteuerkapital ℳ
Industrielle Betriebe	1900	21	730*)	3513100	–	–	–	21	730	3513100
	1904	21	914*)	5714400	9	715	1821900	30	1629	7536300
Zunahme	1900/1904	–	184	2201300	9	715	1821900	9	891	4023200
Handelsbetriebe	1900	3	15	119100	–	–	–	3	15	119100
	1904	3	15	109300	6	77	1786000	9	92	1895300
Zunahme	1900/1904	–	–	– 9800	6	77	1786000	6	77	1776200
Insgesamt Betriebe	1900	24	745	3632200	–	–	–	24	745	3632200
	1904	24	929	5823700	15	792	3607900	39	1721	9431600
Zunahme	1900/1904	–	184	2191500	15	792	3607900	15	976	5799400

Das Endergebnis.

So war das Endergebnis der ersten fünf Jahre ein Zuwachs von nahezu 6 Millionen gewerblichen Steuerkapitals in einer Zeit, während deren die Industrie eine böse Depression durchzumachen hatte und tausende von Arbeitern entlassen mußte. An dem gleichzeitigen Gesamtzuwachs der Steuerkapitalien in Mannheim war der Industriehafen mit 14,2 % beteiligt. Man wird es bedauern dürfen, daß eine Fortführung dieser genauen Berechnung bis zur neuesten Zeit ohne große Willkür kaum möglich ist, da der teilweise Übergang des Geländes in zweite Hand und die Schwierigkeit einer richtigen Einschätzung für solche Fabriken, die nur einen Teil ihres Betriebs im Industriehafen angesiedelt haben, die Berechnung sehr unsicher macht. Es darf aber als ausgemacht gelten, daß — namentlich infolge der Verlegung zweier Großmühlen in den Hafen — das Schwergewicht der Zunahme nicht mehr auf die Vergrößerung schon vorher in Mannheim ansässiger, sondern auf die Gewinnung neuer Betriebe durch den Hafen fällt. Das gesamte im Hafen ansässige Gewerbsteuerkapital ist auf Grund des Steuerkatasters von 1906 zu 18,5 Millionen Mark berechnet worden. An der Gesamtsumme der städtischen Gewerbsteuerkapitalien ist daher der Industriehafen gegenwärtig mit rund 5,5 % beteiligt.

*) Ohne die in den 2 Betrieben des Baugewerbes beschäftigten Arbeiter.

Digitized by Google

Zum Abschied.

Wir haben versucht, mit Zahlen die Bedeutung des Industriehafens für das Wirtschaftsleben unserer Stadt zu erhärten. Die eine und die andere Tabelle könnten wir vielleicht noch hinzufügen, allein wie viele Zahlen wir auch aneinanderpappen mögen, nie erhalten wir ein Ganzes, das eine adäquate Vorstellung von der Wirklichkeit zu erwecken vermöchte.

Mit solcher Erkenntnis müssen wir uns bescheiden, wie bessere Köpfe größeren Aufgaben gegenüber wohl auch. Eine kurze technisch-ökonomische Beschreibung des Unternehmens galt es zu liefern. Ihrer Unzulänglichkeit schmerzlich bewußt, hoffen wir doch, daß sie von einem kraftvoll durchgeführten Wagnis überzeugende Kunde gegeben haben möge.

Digitized by Google

Anhang.

Anlage 1: Literatur-Nachweis.

Anlage 2: Einige Zahlenangaben über Mannheim aus den Jahren 1890, 1895, 1900 und 1905.

Anlage 3: Wortlaut der Vereinbarung über die Anlage des Industriehafens vom 18. Januar 1895.

Digitized by Google

Literatur-Nachweis.

Dem wirtschaftlichen Aufschwung Mannheims seit der Reichsgründung ist schon manches Preislied gesungen worden. Aus neuerer Zeit ist vor allem die von der Handelskammer für den Kreis Mannheim herausgegebene kleine Schrift „Die wirtschaftliche Bedeutung Mannheims im Reich und Baden" zu erwähnen, die einen raschen Überblick ermöglicht. Ausführlichere statistische Angaben (zumeist aber nur bis 1899 reichend) enthält die Schrift von Dr. Bernhard Weber: Die wirtschaftliche Entwicklung Mannheims von 1870 bis 1900; daselbst auch genauere Literaturangaben. Eine eingehende Schilderung des modernen Mannheim bietet der vom Verfasser der vorliegenden Schrift redigierte dritte Band des Jubiläumswerkes der Stadt mit dem Untertitel „Mannheim seit der Reichsgründung 1871–1907". Über die Gemeindepolitik und Einzelheiten der städtischen Einrichtungen gewähren die vom statistischen Amt bearbeiteten städtischen Verwaltungsberichte Auskunft; ziffermäßige Nachweisungen der Entwicklung der Stadt sind außerdem in den Jahresberichten der Handelskammer und in den Veröffentlichungen des statistischen Amtes enthalten.

Auch der städtische Industriehafen ist kein Neuling in der Literatur mehr. Auskunft über ihn geben außer der vorliegenden Schrift die ihm speziell gewidmeten Broschüren:

Der neue Mannheimer Industriehafen, eine erläuternde Skizze, bearbeitet im Statistischen Amt. Mannheim 1898.

Dieselbe in zweiter, umgearbeiteter und erweiterter Auflage unter dem Titel: Eisenlohr und Schott, der Mannheimer Industriehafen, Mannheim 1901.

Englische Ausgabe unter dem Titel: Mannheim on the Rhine and its harbour. A sketch of the City and its economic development. Mannheim 1899.

Die Entstehungsgeschichte des Industriehafens ist ausführlich in den städtischen Verwaltungsberichten geschildert u. zw.:

Digitized by Google

Verwaltungsbericht für die Jahre 1892–1894 Bd. II S. 697–710
" " " " 1895–1899 Bd. II S. 423–463
" " " " 1900–1902 S. 404–424
" " " " 1903 und 1904 S. 428 ff.

Eingehendere Baubeschreibungen des Hafens sind außerdem enthalten in den folgenden beiden Schriften:

Geschichte und Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen, bearbeitet bei der Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, Karlsruhe 1903 S. 35–48.

Mannheim und seine Bauten, herausgegeben vom Unterrheinischen Bezirk des Badischen Architekten- und Ingenieurvereins und vom Architekten- und Ingenieurverein Mannheim-Ludwigshafen. Mannheim 1906 S. 484 bis 501 (mit zahlreichen Abbildungen).

Digitized by Google

Einige Zahlenangaben

über Mannheim aus den Jahren 1890, 1895, 1900 und 1905.

Gemarkungsfläche ha	Wohngebäude	Wohnungen	Einwohner
2384	3402	16199	79058
3101	3841	19064	91119
6607	6393	29195	141131
6607	6892	35225	163693

Schiffsverkehr Mill. dz	Bahnverkehr Mill. dz	Gesamtverkehr Mill. dz	Reichsbankumsatz Mill. ℳ	Postanweisungen Mill. ℳ
26,8	23,4	50,2	2413	65,8
32,8	32,5	65,3	2845	78,7
58,8	49,1	107,9	4612	120,5
69,6	52,7	122,3	6169	150,1

Einkommensteueranschlag Mill. ℳ	Gewerbesteuerkapital Mill. ℳ	Gesamtsteuerkapital Mill. ℳ
32,1	129,5	395,3
37,2	150,3	468,0
61,8	241,7	689,7
71,4	294,5	887,2

Arbeiterzahl der Industrie ....
15476 (1896)
21412
26078

Digitized by Google

Wortlaut der Vereinbarung

über die Anlage des Industriehafens vom 18. Januar 1905.

Das Großh. Ministerium des Innern schließt namens der Großh. Regierung auf Grund der durch Allerhöchste Staatsministerial-Entschließung vom 21. Juni 1894 erteilten Ermächtigung unter dem Vorbehalte der landständischen Bewilligung der erforderlichen Staatszuschüsse mit dem Stadtrate Mannheim vorbehaltlich der Zustimmung des Bürgerausschusses über die Anlage und den Betrieb eines Industriehafens am Floßhafen zu Mannheim die nachfolgende Vereinbarung ab:

1.

Die Stadtgemeinde verpflichtet sich unter den nachstehend unter Ziffer 2 und 3 bezeichneten Voraussetzungen und Bedingungen auf den beiden Ufern des Floßhafens zu Mannheim vom rechtsseitigen Neckardamm bis zur Gemarkungsgrenze Mannheim-Käfertal, sowie auf der Bonadies-Insel für die Errichtung industrieller Anlagen und, soweit es mit Rücksicht auf die Entlastung des Handelshafens geboten erscheint, auch für die Lagerung von Gütern geeignete Plätze herzustellen, welche sowohl mit der Wasserstraße als der Eisenbahn in bequemer Verbindung stehen.

Seitens der Großh. Regierung wird dies Unternehmen des Mannheimer Industriehafens durch folgende Maßnahmen unterstützt werden:

a. Die Großh. Regierung wird der Stadt Mannheim das in das Gebiet des Industriehafens fallende flußbauärarische Gelände, soweit es nicht für die unmittelbar staatlichen Zwecke erforderlich ist, ohne Entgelt abtreten. Das abzutretende Gelände mißt nach angeschlossener Karte 4030 ar; von der Abtretung ist insbesondere ausgeschlossen das Gelände, das für die Erbauung der Kammerschleuse nebst Schleusenwärterstation und des zur Schleuse führenden Kanals erforderlich ist, die nächste Umgebung der Floßschleuse, die Fläche des Nachenhafens nebst Ufern und Holzschleife und anschließend an diese ein Platz, der zur vorübergehenden Lagerung von Floßholz,

Digitized by Google

als Zugang zum Nachenhafen, zur Reparatur kleiner Fahrzeuge usw. Verwendung finden soll.

Das betreffende Gelände wird, sobald es die Vornahme der planmäßigen Arbeiten erfordert, der Stadt Mannheim zur Verfügung gestellt werden. Der Übergang des Eigentums an den einzelnen Grundstücken auf die Stadt Mannheim tritt jeweils dann ein, wenn ein für die Errichtung industrieller Anlagen geeigneter Platz von mindestens 300 ar planmäßig aufgefüllt, die betreffende Uferstraße befestigt und die Zufahrtsstraßen nebst Wasserleitungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen hergestellt sind.

Für den Fall, daß nach planmäßiger Ausführung des im Eingange gedachten Unternehmens später die Anlage des Industriehafens auf dem linken Ufer des Floßhafens über den Schnittpunkt der Gemarkungsgrenze Mannheim-Käfertal hinaus bis gegen den Rhein ausgedehnt werden sollte, ist die Großh. Regierung bereit, auch das von diesem Schnittpunkte an im Eigentum des Flußbauärars befindliche Ufergelände zur Ausführung des Unternehmens an die Stadt Mannheim unentgeltlich abzutreten, vorbehaltlich der zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlichen Bedingungen und mit der Maßgabe, daß daraus eine Einschränkung der, der Regierung zur Änderung der Uferlinie, insbesondere zur Einschmälerung des Uferstreifens zustehenden Befugnis nicht abgeleitet werden kann.

Sofern nach der besonderen Art einzelner im Hafengebiet zu errichtender gewerblichen Unternehmungen die planmäßige Auffüllung des dazu dienenden Geländes oder die sofortige Ausstattung desselben mit Trinkwasserleitungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen nicht erforderlich sein sollte, wird die zuständige Behörde gestatten, daß von der Auffüllung und Anbringung der gedachten Einrichtungen zunächst abgesehen werde und die Übertragung des Eigentums schon dann bewirkt werde, wenn im übrigen das Gelände in einer den Bedürfnissen jener gewerblichen Unternehmungen entsprechenden Weise hergerichtet ist.

Jedoch darf dadurch die planmäßige Ausführung der Bahn- und Straßenanlagen, der Ufer, der Wasserleitungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen nicht gehindert oder erschwert werden.

b. Die Großh. Regierung wird nach Maßgabe der im Staatsbudget dafür gebotenen Mittel auf Staatskosten die zur unmittelbaren Verbindung des Industrie- und Floßhafens mit dem Neckar erforder-

Digitized by Google

liche Kammerschleuse und Floßgasse, sowie den im Interesse des Floßverkehrs erforderlichen Nachenhafen herstellen und unterhalten, ferner für die den Interessen des Wasserverkehrs dienliche Instandhaltung des Hafenbeckens einschließlich des etwa erforderlichen Aufeisens sorgen.

c. Die Eisenbahngleise, einschließlich der besonders erforderlichen Damm- und Unterbauten, welche zur Verbindung der Binnenseite, der für industrielle Anlagen und für Lagerung von Gütern bereitgestellten Plätze mit dem Mannheimer Hauptbahnhofe und mit der hessischen Ludwigsbahn erforderlich sind, werden vorbehaltlich der Genehmigung der budgetmäßigen Mittel und der näheren Vereinbarung mit der hessischen Ludwigsbahn, durch die Großh. Staatseisenbahnverwaltung auf deren Kosten hergestellt werden, wogegen der Aufwand für die den einzelnen Unternehmern dienenden Gleise den Beteiligten verbleiben wird.

d. Sollte es der Stadt Mannheim nicht gelingen, das plangemäß in das Gebiet des Industriehafens fallende Gelände, welches sich nicht im Eigentum des Staates oder der Stadt befindet, auf gütlichem Weg zu erwerben, so wird ihr mit Rücksicht darauf, daß das Unternehmen dem öffentlichen Interesse dient, die Befugnis zur Zwangsenteignung des betreffenden Geländes eingeräumt werden.

e. Endlich wird die Großh. Regierung dafür Sorge tragen, daß die Friesenheimer Insel, auf welcher die zu dem Unternehmen gehörigen linksseitigen Anlagen herzustellen sind, nötigenfalls auch gegen den Willen der Gemeinde Sandhofen, der Gemarkung der Stadt Mannheim einverleibt wird.

2.

Die Stadtgemeinde wird die Ausführung der im Eingang der Ziffer 1 bezeichneten Anlagen spätestens im Laufe des Jahres 1895 beginnen und die Arbeiten nach Maßgabe des auftretenden Bedürfnisses nach Industrie- bzw. Lagerplätzen fortführen; spätestens Ende 1910 soll das Unternehmen abgeschlossen sein. Wird diese Frist nicht eingehalten und auch nicht wegen außerordentlicher Verhältnisse seitens der Großh. Regierung eine Verlängerung des Zeitraumes für Abschluß des Unternehmens zugestanden, so kann die Großh. Regierung über das in Ziffer 1 lit. a bezeichnete flußbauärarische Gelände, welches bis zum Ablauf jenes Zeitraumes der Stadtgemeinde noch nicht überwiesen ist, auf eigene Rechnung die ihr angemessene Verfügung treffen,

Digitized by Google

wobei übrigens hinsichtlich der Art der Verwendung auf die Interessen des bereits ausgeführten Unternehmens tunlich Rücksicht zu nehmen ist.

Die im Industriehafengebiet hergestellten Plätze sind unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Interessen derart zu verwerten, daß sie Unternehmern zur Anlage von industriellen Anlagen oder soweit dies nach der darüber von der Großh. Regierung zu treffenden Entschließung im Interesse einer Entlastung des Handelshafens als erforderlich erscheint und zugelassen wird, zur Lagerung von Gütern durch Verkauf oder je nach Umständen auch durch Verpachtung auf kürzere Dauer — in der Regel nicht über 10 Jahre — nach Maßgabe der auftretenden Nachfrage zur Verfügung gestellt werden. Von der Verwendung von Plätzen zur Lagerung von Gütern wird nur insoweit Gebrauch gemacht werden, als solche für industrielle Anlagen nicht erforderlich sind.

Die bei Verwertung der Plätze im Industriehafengebiet zu entrichtenden Verkaufs- und Pachtpreise sollen im ganzen nicht höher bemessen werden, als erforderlich ist, damit die Stadtgemeinde für die von ihr zur Herstellung der Plätze und zur Ausführung der denselben dienenden Zufahrtswege, Trinkwasser-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen aufgewendeten sachlichen Kosten Deckung findet. Würde sich dessen ungeachtet bei der Beendigung des Unternehmens für die Stadt Mannheim ein Überschuß über die gemachten Aufwendungen ergeben, so soll dieser Mehrerlös zur Weiterführung der Industriehafenanlage über die Gemarkungsgrenze Mannheim-Käfertal hinaus verwendet werden.

Findet eine solche Weiterführung nicht statt, so fällt die Hälfte des Mehrerlöses der Staatskasse bis zur Deckung der von ihr für die Industriehafenanlagen gemachten Aufwendungen, einschließlich der Geländestellung zu, wogegen die andere Hälfte der Stadt Mannheim zur freien Verfügung verbleibt.

Die Stadt Mannheim ist befugt, bestimmte Plätze des Industriehafengebiets, welche zur Errichtung von öffentlichen, mit dem Zweck des Unternehmens zusammenhängenden Anlagen erforderlich sind, mit Genehmigung der Regierung zunächst oder auf die Dauer von der Verwertung durch Verkauf oder Verpachtung auszuschließen.

Bei Herstellung, Unterhaltung und Verwertung der Plätze im Gebiete des Industriehafens wird die Stadt Mannheim folgendes beachten:

a. Die Stadt Mannheim hat das nach dem Plane dazu erforderliche Gelände, soweit es nicht schon in ihrem Eigentum steht, oder ihr von der Großh. Regierung abgetreten wird, zu erwerben, die für

Digitized by Google

die Industrie- und Lagerplätze bestimmte Fläche hochwasserfrei aufzufüllen und gleichzeitig den Verbindungskanal zwischen der projektierten Kammerschleuse und dem Industriehafenbecken herzustellen, ferner im Bereich der ganzen Anlage mit Ausnahme der Kammerschleuse, der Floßgasse (zwischen der Floßschleuse und der projektierten Brücke) und des Nachenhafens, die Ufer in solider Weise planmäßig zu befestigen und Vorrichtungen zum Anmähren der Schiffe anzubringen.

b. Die in die Anlage fallende Strecke der hessischen Ludwigsbahn, sowie der Hochwasserdamm auf der Friesenheimer Insel sind von der Unternehmerin dem Plane entsprechend zurückzulegen.

c. Die Unternehmerin hat die erforderlichen öffentlichen Zufahrtsstraßen, sowie innerhalb der Industrieplätze in Abständen von höchstens 600 m Querstraßen anzulegen, auf welchen der öffentliche Verkehr nach und von den Ufern stattfinden kann, endlich diese Straßen mit Trinkwasserleitung und Beleuchtungseinrichtung und das Gebiet der ganzen Anlage mit solcher Entwässerungseinrichtung zu versehen, daß keinerlei verunreinigtes Abwasser in das Hafenbecken gelangt.

d. Nach erfolgter Herstellung hat die Stadtgemeinde dafür zu sorgen, daß die Uferbefestigungen im Gebiet des Industriehafens in geordnetem Zustande erhalten werden. Wird die Pflicht zur Erhaltung der Uferbefestigungen bei Verpachtung oder Verkauf von Plätzen den Pächtern oder Erwerbern vertragsgemäß auferlegt, so bleibt die Stadtgemeinde gegenüber der Hafenaufsichtsbehörde im Falle der Nichterfüllung der Pflicht durch die Rechtsnachfolger subsidiär haftbar.

Soweit die nach Ziffer 1 lit. a Absatz 1 von der Abtretung an die Stadtgemeinde ausgeschlossenen, dem Staate verbleibenden Geländeflächen durch die Stadtgemeinde aufgefüllt und auf besonderes Verlangen der betreffenden staatlichen Verwaltung durch die Stadtgemeinde mit Straßenanlagen, Trinkwasserleitungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen versehen werden (Ziffer 2 lit. a und c) sind die dadurch entstehenden besonderen Kosten der Stadtgemeinde zu ersetzen.

Digitized by Google

3.

Die nach dem Eingang von Ziff. 1 errichteten Industriehafenanlagen samt ihren Zubehörden bilden einen Bestandteil des Mannheimer Hafengebiets und unterstehen der Aufsicht der zuständigen Hafenbehörden und den hafenpolizeilichen Vorschriften.

Die Stadtgemeinde Mannheim wird das Gelände, welches etwa zur Herstellung von Diensträumlichkeiten und Dienstwohnungen für die mit der Zollabfertigung und der Hafenaufsicht in dem Hafengebiete betrauten Beamten erforderlich ist, der Staatsverwaltung unentgeltlich abtreten, wenn und soweit hierzu nicht das der Staatsverwaltung zu Eigentum vorbehaltene Gelände zu beiden Seiten der Kammerschleuse verwendbar sein sollte. Soweit das bezügliche Gelände durch die Stadtgemeinde aufgefüllt ist, oder auf Verlangen der Zollverwaltung mit Straßenanlagen, Trinkwasserleitungs-, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen versehen wird, sind die dadurch entstandenen besonderen Kosten der Stadtgemeinde zu ersetzen.

Auf die zum Hafengebiete gehörigen Wasserbecken finden die für öffentliche Gewässer geltenden Bestimmungen Anwendung.

Zur Sicherung einer planmäßigen Durchführung des Unternehmens kommen den zuständigen Staatsbehörden insbesondere noch folgende besondere Befugnisse zu:

a. Die Pläne, nach welchen die Anlagen ausgeführt und nach welchen etwa späterhin wesentliche Änderungen und Ergänzungen der Anlagen vorgenommen werden, bedürfen vorgängiger Genehmigung der zuständigen Ministerien.

b. Die Auffüllung des Uferlandes, die Materialgewinnung durch Baggerung im Floßhafen und die Befestigung der Ufer geschehen unter der Aufsicht der zuständigen technischen Staatsbehörden.

Die Baggerung erfolgt nach Maßgabe eines, die Entnahmestellen, sowie das Arbeitsverfahren bestimmenden, von der technischen Staatsbehörde und der Stadtgemeinde im voraus zu vereinbarenden Planes. Es wird der Stadtgemeinde die Erlaubnis zu Baggerungen im Floßhafen in der Weise zugesichert, daß sie mit den geringsten Kosten das verhältnismäßig beste Auffüllungsmaterial gewinnen kann; jedoch sind Baggerungen zu vermeiden, wodurch die Interessen der Schiff- und Floßfahrt beeinträchtigt, insbesondere erhebliche Ungleichmäßigkeiten in der Sohlenlage des Hafens herbeigeführt würden.

Die Anordnungen, welche die technische Staatsbehörde im

Digitized by Google

Interesse des Wasserschutzes, der Schonung des Floß- und Schiffsverkehrs, sowie einer geordneten Durchführung der Arbeiten überhaupt trifft, sind bei der Ausführung zu befolgen.

Der Verkehr mit den Bauunternehmern und den Ansiedlern bezüglich des Vollzugs der zwischen den letzteren und der Stadt abgeschlossenen Verträge und Vereinbarungen und dergleichen steht ausschließlich der Stadtgemeinde zu.

Bei mangelhafter Unterhaltung der Ufer ist die technische Staatsbehörde befugt, das Erforderliche auf Kosten des Ufereigentümers bzw. subsidiär der Stadtgemeinde Mannheim herstellen zu lassen.

c. Dem Großh. Ministerium des Innern hat auf dessen Verlangen die Stadtgemeinde jederzeit Nachweis zu liefern über den Fortgang des Unternehmens, insbesondere auch über die von der Stadtgemeinde hierfür aufgewendeten Kosten und über die Erlöse aus Verkauf oder Verpachtung von Industrie- und Lagerplätzen.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

89097033765

B89097033765A

Digitized by Google

Digitized by Google

89097033765

b89097033765a

Digitized by Google